



Rapport d'examen préalable substitut relatif aux activités d'atterrissage dans les parcs nationaux du Nord du Canada

Parc national du Canada Aulavik et
Parc national du Canada Tuktoyaktuk

Mars 2011

**Rapport d'examen préalable substitut relatif aux
activités d'atterrissage dans les parcs nationaux du
Nord du Canada**

**Parc national du Canada Aulavik et
Parc national du Canada Tuktot Nogait**

**Agence Parcs Canada
Mars 2011**

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES	III
LISTE DES FIGURES	V
LISTE DES TABLEAUX	V
ACRONYMES	VI
1. INTRODUCTION	1
1.1. CONTEXTE DES PARCS NATIONAUX	1
1.1.1. <i>Gestion de l'intégrité écologique</i>	1
1.1.2. <i>Gestion des ressources culturelles</i>	2
1.1.3. <i>Gestion de l'expérience des visiteurs</i>	2
1.1.4. <i>Cogestion</i>	3
1.2. EXAMEN PREALABLE TYPE ET LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (LA LOI)	3
1.3. EXAMEN PREALABLE SUBSTITUT ET TYPE DE PROJET	4
1.4. CONSULTATION	5
1.4.1. <i>Examen et commentaires des ministères et organismes fédéraux et autres régimes d'évaluation environnementale</i>	6
1.4.2. <i>Consultation des Autochtones</i>	6
1.4.3. <i>Consultation publique au cours du REPS</i>	6
1.5. REGISTRE CANADIEN D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	7
2. PROJETS ASSUJETTIS À L'EXAMEN PRÉALABLE TYPE. 7	
2.1. PROJETS ASSUJETTIS A LA LOI	8
2.2. PROJETS ASSUJETTIS AU REPS	8
2.3. PROJETS NECESSITANT DES RENVOIS A DES MINISTERES FEDERAUX OU TERRITORIAUX	8
2.4. PROJETS NON ASSUJETTIS AU REPS	9
3. DESCRIPTION DU PROJET	11
3.1. CALENDRIER SAISONNIER TYPE ET DUREE DES PROJETS	12
3.2. EFFETS DE L'ENVIRONNEMENT SUR LE PROJET	12
4. ÉVALUATION DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX	13
4.1. UTILISATION ET GESTION DES TERRES DANS LES PARCS NATIONAUX.....	13
4.1.1. <i>Utilisation des terres par les Autochtones</i>	13
4.1.2. <i>Système de zonage des parcs nationaux</i>	13
4.1.3. <i>Utilisation par les visiteurs</i>	14
4.2. DESCRIPTION DES RESSOURCES NATURELLES ET CULTURELLES	15
4.2.1. <i>Végétation et sols</i>	15
4.2.2. <i>Faune</i>	15
4.2.3. <i>Ressources aquatiques</i>	17

4.2.4.	<i>Ressources culturelles</i>	17
4.2.5.	<i>Sites désignés</i>	17
4.3.	COMPOSANTES VALORISEES DE L'ECOSYSTEME ET LIMITES	19
4.4.	ANALYSE DES EFFETS ET MESURES D'ATTENUATION	20
4.4.1.	<i>Gestion des déchets solides</i>	21
4.4.2.	<i>Gestion des déchets humains</i>	24
4.4.3.	<i>Gestion et manutention du carburant</i>	25
4.4.4.	<i>Vol et pilotage d'aéronefs</i>	26
4.4.5.	<i>Approche et atterrissage</i>	29
4.5.	ACCIDENTS ET DEFAILLANCES	32
4.6.	ANALYSE ET PREDICTION DE L'IMPORTANCE DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX RESIDUELS	33
4.7.	ANALYSE DES EFFETS CUMULATIFS	37
	5. RÔLES ET RESPONSABILITÉS	39
5.1.	AUTORITES RESPONSABLES	39
5.2.	AUTORITES FEDERALES	40
5.3.	COORDINATION AVEC LES AUTRES REGIMES D'EE	40
	6. PROCÉDURES DE RÉVISION DU RAPPORT D'EXAMEN PRÉALABLE SUBSTITUT.....	40
6.3.	DUREE D'APPLICATION.....	41
	7. RÉFÉRENCES.....	41
	APPENDICE A	44
	APPENDICE B.....	49

Liste des figures

FIGURE 1. PLAN DE POSITION.	10
----------------------------------	----

Liste des tableaux

TABLEAU 1. NOMBRE TOTAL DE PERMIS D'ATTERRISSAGE ET DE VISITEURS AUX PARCS NATIONAUX AULAVIK ET TUKTUT NOGAIT (DE 2004-2005 À 2008-2009).....	14
TABLEAU 2. EFFETS ENVIRONNEMENTAUX POTENTIELS DES ACTIVITÉS D'ATTERRISSAGE.	22
TABLEAU 3. DESCRIPTION DES CRITÈRES D'IMPORTANCE.....	34
TABLEAU 4. ÉVALUATION DE L'IMPORTANCE DES EFFETS RÉSIDUELS PRÉJUDICIALES AUX CVE APRÈS LA PRISE EN COMPTE DES EFFETS CUMULATIFS.	36

Acronymes

AF – Autorité fédérale

AR – Autorité responsable telle que définie par la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*

COSEPAC – Comité sur la situation des espèces en péril au Canada

CVE – Composante valorisée de l'écosystème

EE – Évaluation environnementale

EEC – Évaluation des effets cumulatifs

L'Agence – L'Agence canadienne d'évaluation environnementale

La Loi – *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*

RCEE / Le Registre – Registre canadien d'évaluation environnementale

REPS – Rapport d'examen préalable substitut

SE – Site écosensible

UGT – Unité de gestion des terres

ZE – Zone écosensible

1. Introduction

Le présent rapport d'examen préalable substitut (REPS) portera sur les activités d'atterrissage à des fins récréatives dans deux parcs nationaux du Nord : le Parc national du Canada Aulavik et le Parc national du Canada Tuktoyaktuk. Ces deux parcs nationaux n'étant pas accessibles par la route, les visiteurs doivent emprunter des hélicoptères ou des avions à voilure fixe pour participer à des activités récréatives et atteindre des sections éloignées de ces parcs. Dans la mesure où les activités décrites dans le présent rapport sont visées par le *Règlement sur la liste d'inclusion* et requièrent la délivrance de permis autorisant l'exploitation des appareils et leur atterrissage dans les parcs nationaux à des fins récréatives, la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi) exige une évaluation environnementale. L'examen préalable type prévu par la Loi constitue une approche appropriée, efficace, juste, souple et cohérente à l'évaluation environnementale des activités d'atterrissage dans les parcs nationaux.

L'introduction de ce rapport présente le contexte des parcs nationaux (1.1), la relation avec la Loi (1.2) ainsi que les raisons qui justifient l'utilisation de cette approche (1.3).

1.1. Contexte des parcs nationaux

Les parcs nationaux sont « dédiés au peuple canadien pour son bénéfice, son instruction et sa jouissance... et doivent être entretenus et utilisés de façon à rester intacts pour les générations futures » (*Loi sur les parcs nationaux du Canada*, 2000). La présente évaluation doit être réalisée dans le contexte des objectifs et des politiques des parcs nationaux. Les sections 1.1.1 à 1.1.4 décrivent les principales exigences en matière de législation et de politiques définissant le contexte dans lequel doit être réalisé l'examen préalable substitut.

1.1.1. Gestion de l'intégrité écologique

Le paragraphe 8 (2) de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* souligne l'importance de protéger les ressources des parcs en fonction de la fréquentation des visiteurs en ces termes : « La préservation ou le rétablissement de l'intégrité écologique par la protection des ressources naturelles et des processus écologiques sont la première priorité du ministre pour tous les aspects de la gestion des parcs. »

Le paragraphe 2 (1) de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* définit ainsi la notion d'intégrité écologique : « L'état d'un parc jugé caractéristique de la région naturelle dont il fait partie et qui sera vraisemblablement maintenu, notamment les éléments abiotiques, la composition et l'abondance des espèces indigènes et des communautés biologiques ainsi que le rythme des changements et le maintien des processus écologiques. »

Le fonctionnement d'un écosystème peut se définir par sa composition, sa structure et ses processus. On considère qu'un écosystème est intègre tant que ses éléments indigènes (plantes, animaux et autres organismes), sa structure physique (connectivité des habitats ou groupements de végétation) et ses processus (compétition interspécifique et prédation)

demeurent intacts et que son fonctionnement n'est pas affecté par l'activité humaine. Réciproquement, la perte de l'intégrité écologique se caractérise par des altérations dans sa structure physique ou des interférences anthropiques dans ses processus, qui réduisent la diversité des espèces indigènes.

Des indicateurs d'intégrité écologique ainsi que des agents stressants, identifiés dans les plans directeurs des parcs, ont été analysés pour définir les composantes environnementales les plus susceptibles d'être affectées par le développement d'activités d'atterrissage à des fins récréatives.

1.1.2. Gestion des ressources culturelles

La protection des ressources culturelles constitue une priorité pour Parcs Canada, dont l'obligation la plus impérative est de protéger et de faire connaître les ressources qui présentent une importance historique nationale, dans le but de préserver leur valeur historique et de prolonger leur durée matérielle (Patrimoine canadien Parcs Canada, 1994). Cette protection implique également l'étude des impacts cumulatifs de toute action proposée sur le caractère historique de ces ressources, dans le but d'en préserver l'intégrité.

Une ressource culturelle est une « œuvre humaine ou un endroit présentant des signes évidents d'activités humaines ou ayant une signification spirituelle ou culturelle, dont la valeur historique a été reconnue. » (Patrimoine canadien Parcs Canada, 1994). À l'intérieur des parcs nationaux, on inventorie les ressources culturelles, puis on leur attribue une valeur en fonction des qualités et traits spécifiques qui constituent leur caractère historique. Les ressources sont estimées selon leurs liens à l'Histoire, leurs qualités esthétiques et fonctionnelles et leurs relations aux milieux physique et social (Patrimoine canadien Parcs Canada, 1994). Les ressources culturelles des parcs nationaux sont considérées comme potentiellement vulnérables dans le cadre de l'évaluation environnementale des activités d'atterrissage.

1.1.3. Gestion de l'expérience des visiteurs

La *Loi sur les parcs nationaux du Canada* stipule « Les parcs nationaux du Canada sont par les présentes dédiés au peuple canadien pour son bénéfice, son instruction et sa jouissance... ». Afin de s'acquitter de son mandat visant à contribuer à l'enrichissement des connaissances du public et à encourager ce dernier à profiter des parcs nationaux, Parcs Canada autorise la pratique d'une multitude d'activités de plein air, dans la mesure où ces activités sont compatibles avec les directives figurant dans ses *Principes directeurs et politiques de gestion* (Patrimoine canadien Parcs Canada, 1994). Les activités de plein air qui favorisent la compréhension de la raison d'être et des objectifs d'un parc, tout en respectant son intégrité écologique, s'adressent à des visiteurs de tous âges, intérêts et capacités physiques. La politique des parcs encourage le secteur privé et les organisations non gouvernementales à proposer des programmes de développement des connaissances personnelles et des habiletés physiques pour que les parcs nationaux soient mieux compris et appréciés du public. Chaque parc établit un plan directeur qui précise le type et la portée des activités récréatives de plein air. Ce plan concerne les activités déjà en place et jugées appropriées, les activités envisagées ainsi que les

installations connexes. Parcs Canada, en coopération avec d'autres partenaires, s'engage à offrir des services touristiques de grande qualité, en veillant à protéger les ressources des parcs et préserver la qualité de l'expérience des visiteurs.

1.1.4. Cogestion

Les deux parcs visés par la présente évaluation environnementale sont cogérés. Dans le Parc national du Canada Aulavik (ci-après désigné Aulavik), les organisations membres ont établi un conseil consultatif qui sert de forum aux fins de la cogestion du parc conformément à la Convention pour l'établissement d'un parc national sur l'île Banks (1992). Dans le Parc national du Canada Tuktut Nogait (ci-après désigné Tuktut Nogait), un conseil de cogestion a été établi aux termes de l'Entente Tuktut Nogait (1996). Ces ententes définissent des mécanismes formels permettant aux peuples autochtones de collaborer activement à la gestion des parcs. Les conseils de cogestion jouent un rôle important en formulant des commentaires et en participant à la définition des grandes orientations en matière de gestion. Ces ententes relatives à l'établissement des parcs affirment les droits des Autochtones en matière d'accès et d'activités de récolte. Conformément à ces dispositions, dans le présent rapport, le terme « visiteur » ne désigne pas les membres des communautés autochtones visées par les accords de revendication territoriale. Une autre disposition courante dans diverses ententes stipule que les possibilités d'affaires doivent être offertes en priorité aux Autochtones du parc ou qu'un certain pourcentage des permis délivrés leur est réservé (les dispositions variant d'une entente à l'autre, il est recommandé de vérifier au cas par cas).

1.2. Examen préalable type et Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (la Loi)

La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi) et son règlement définissent la base législative des évaluations environnementales fédérales. La législation assure que les effets environnementaux des projets auxquels participe le gouvernement fédéral font l'objet d'un examen minutieux dès le début de la planification des projets. La Loi s'applique aux projets qui nécessitent une décision ou une intervention de la part d'une autorité fédérale (AF) en tant que promoteur, gestionnaire de terrain, source de financement ou responsable de la réglementation (délivrance d'un permis ou d'une licence). L'AF devient par la suite une autorité responsable (AR) et doit s'assurer qu'une évaluation environnementale est menée avant de prendre une décision ou d'intervenir relativement aux projets.

La plupart des projets font l'objet d'un examen préalable. Cet examen permet de documenter systématiquement les effets environnementaux prévus après la mise en place d'un projet. Il permet de déterminer, s'il y a lieu, de modifier le plan de projet ou de recommander d'autres mesures d'atténuation en vue d'éliminer ou de réduire au minimum ses effets.

On peut accélérer l'examen de certains projets répétitifs à l'aide d'un rapport d'examen préalable type. Ce genre de rapport renferme les connaissances accumulées au sujet des effets environnementaux d'un type de projet donné ainsi que la liste des mesures connues permettant d'atténuer ou d'éliminer les effets environnementaux négatifs susceptibles de

se produire. L'Agence canadienne d'évaluation environnementale peut reconnaître la pertinence d'utiliser un tel rapport en guise d'examen préalable type après avoir tenu compte des commentaires obtenus pendant une période de consultation publique.

Un examen préalable substitut consiste en un rapport unique qui définit la catégorie de projets et qui décrit les effets environnementaux, les normes de conception et les mesures d'atténuation connexes pour les projets évalués dans le cadre du rapport. Il présente une conclusion sur l'importance des effets environnementaux pour tous les projets visés par l'examen préalable substitut. Dès que l'Agence déclare un rapport d'examen préalable substitut (REPS) et que l'AR est satisfaite que le projet appartient à la catégorie décrite dans le REPS, aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire en vertu des articles 18 et 20 de la Loi en ce qui a trait au projet, pour autant que soient mises en œuvre les normes de conception et les mesures d'atténuation décrites dans le REPS.

1.3. Examen préalable substitut et type de projet

Le REPS satisfait aux exigences d'un examen préalable de la manière suivante :

- *Projets bien définis;*

Les activités d'atterrissage constituent une catégorie bien définie de projets, et tous les fournisseurs de services aériens (exploitants) menant ce genre d'activités dans un parc national doivent détenir un permis d'exploitation. La principale activité de ces exploitants, aux termes du présent REPS consiste à déposer et à ramasser des visiteurs et leur matériel. Les autres activités se limitent à la gestion des déchets solides et des déchets humains, à la gestion et à la manutention du carburant, au vol et au pilotage, y compris l'approche et l'atterrissage des aéronefs. Le permis d'exploitation autorise l'utilisation des appareils et leur atterrissage dans un parc national ou des parcs nationaux donnés, la plupart des atterrissages ayant lieu dans des endroits désignés. En plus du permis d'exploitation, l'exploitant doit obtenir un permis d'atterrissage chaque fois qu'il atterrit dans un parc.

- *Milieu environnemental bien connu;*

Les activités d'atterrissage ont lieu dans un milieu environnemental bien connu, soit les deux parcs nationaux visés par le REPS. Comme la plupart de ces activités se déroulent dans les mêmes endroits, l'environnement est familier (Voir la section 4).

- *Il est peu probable que les activités aient des effets environnementaux néfastes importants, compte tenu des mesures d'atténuation adoptées;*

Compte tenu des mesures d'atténuation adoptées, il est peu probable que les activités d'atterrissage aient des effets environnementaux néfastes importants. Les exploitants ont en effet l'habitude d'effectuer ce type d'activités dans les parcs nationaux, et Parcs Canada a développé une grande expertise en matière de surveillance des effets associés aux activités d'atterrissage et a conséquemment élaboré des mesures d'atténuation normalisées de manière à s'assurer qu'il n'y ait pas d'effets environnementaux importants. On connaît bien les différences entre les effets selon les sites, et des mesures

d'atténuation différentes selon la sensibilité des sites ont été mises en œuvre. Compte tenu des caractéristiques communes de ces activités et de l'impact minime de ces dernières, une fois appliquées les mesures d'atténuation, les effets environnementaux ne seront probablement pas importants.

- *Suivi;*

Ces projets ne nécessitent pas de suivi puisqu'ils ne requièrent pas de nouvelles mesures d'atténuation, que l'environnement est familier et qu'ils n'impliquent pas de nouvelles technologies.

- *Planification et processus décisionnel efficaces et efficaces;*

Conformément à la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, les activités d'atterrissage sont assujetties au plan directeur des parcs. Le plan directeur vise à fournir des principes de gestion des activités réalisées au sein d'un parc national et à gérer les effets cumulatifs à l'échelle de ce dernier. Il définit les limites ou restrictions d'utilisation des avions nécessaires à la protection de l'intégrité écologique ou à la qualité de l'expérience des visiteurs. Tous les projets doivent être conformes aux restrictions et aux principes énoncés dans le plan directeur. Par ailleurs, les activités se déroulant sur un territoire fédéral administré par Parcs Canada, elles ne requièrent pas l'autorisation d'un autre ministère fédéral. De plus, les activités évaluées dans le cadre du présent REPS n'ont pas d'effets néfastes sur les espèces inscrites sur la liste de la *Loi sur les espèces en péril* et par conséquent aucun renvoi n'est nécessaire.

- *Peu susceptible de susciter des préoccupations au sein de la population;*

Durant les cinq années qui ont suivi l'entrée en vigueur du premier REPS, certaines préoccupations ont été soulevées en ce qui concerne l'impact potentiel des vols à Tukut Nogait. Ces préoccupations liées au déclin des populations de caribous ont été atténuées en 2009 par l'établissement de limites au calendrier des vols vers le parc. Toutefois, il est important de souligner que le REPS ne s'appliquera que lorsque les vols de visiteurs sont permis. Par conséquent, les décisions de gestion qui imposent des limites au calendrier et peut-être aux endroits des atterrissages, durant une année donnée à Tukut Nogait ou à Aulavik dépassent la portée et l'applicabilité du présent REPS.

Compte tenu de leurs caractéristiques communes, du recoupement de leur portée géographique et temporelle et de leurs effets environnementaux généralement prévisibles et susceptibles d'être réduits par des mesures d'atténuation, les activités d'atterrissage rentrent aisément dans la catégorie des projets pouvant être soumis à un examen préalable de ce type.

1.4. Consultation

La consultation a été réalisée en collaboration avec les ministères et organismes fédéraux, d'autres régimes d'évaluation environnementale, les parties intéressées et le public.

1.4.1. Examen et commentaires des ministères et organismes fédéraux et autres régimes d'évaluation environnementale

Lors de l'élaboration du présent document, Transports Canada, Pêches et Océans Canada et Environnement Canada (Service canadien de la faune) ont examiné une version préliminaire du présent document. Par ailleurs, le Comité d'études des répercussions environnementales (établi en application de la Convention définitive des Inuvialuit) a analysé cette version préliminaire. Les commentaires de ces différentes instances figurent dans la version finale du REPS.

1.4.2. Consultation des Autochtones

À la lumière des droits existants, ancestraux ou issus de traités, des peuples autochtones qui sont reconnus et entérinés à l'article 35 de la *Loi constitutionnelle*, Parcs Canada soutient que les projets de la catégorie visés par le REPS n'empièteront pas sur les droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones, potentiels ou établis.

Le modèle de rapport d'examen préalable type a été soumis au Comité d'étude des répercussions environnementales des Inuvialuit, qui n'a fait aucun commentaire. Le REPS a été soumis une deuxième fois audit Comité dans le cadre de la consultation publique de l'Agence, mais aucun commentaire ni question n'a été soulevé. En outre, le REPS a été envoyé au Conseil consultatif de la gestion de la faune (T. N.-O.), au Conseil de gestion du parc national Tuktot Nogait, au Conseil Inuvialuit de gestion du gibier, au Comité mixte de gestion de la pêche et à l'administrateur, parc national Aulavik, de même qu'une lettre sollicitant leurs commentaires au sujet du document avant la nouvelle déclaration. Nous avons reçu des commentaires de la part du Conseil consultatif de la gestion de la faune (T. N.-O.) et les avons incorporés. De plus, des représentants de Parcs Canada ont assisté à une réunion du Conseil Inuvialuit de gestion du gibier pour discuter du REPS, et aucune question n'a été soulevée.

1.4.3. Consultation publique au cours du REPS

La consultation s'est déroulée en deux étapes : l'une a été réalisée par Parcs Canada dans le cadre du REPS et l'autre par l'Agence au moment de la déclaration. La première avait pour objectif de familiariser le public avec le processus d'examen préalable substitut proposé, de lui donner la possibilité d'examiner la version préliminaire du REPS et d'apporter des commentaires et des suggestions à Parcs Canada avant la soumission du document à l'Agence en vue de la déclaration. Par l'entremise de la deuxième consultation, l'Agence a permis au public d'examiner le REPS proposé dans le cadre du processus de déclaration.

Parmi les parties concernées, les exploitants d'aéronefs étaient les plus susceptibles de s'intéresser au processus d'examen préalable. Ils étaient en effet concernés par certaines restrictions ou exigences en matière d'exploitation additionnelles qui pouvaient être adoptées dans le cadre de mesures d'atténuation. C'est pourquoi la consultation a été réalisée à différentes étapes du processus du REPS pour permettre de déterminer rapidement les éventuels problèmes.

Avant la nouvelle déclaration du présent REPS, le public a eu l'occasion d'examiner le rapport. Il a été consulté par le biais du site Web de l'Agence, du site Web du Registre canadien d'évaluation environnementale (le Registre) et du site Web Consultations auprès des Canadiens et des Canadiennes. Des copies du REPS ont été distribuées dans certains centres de consultation afin que le public ait facilement accès au rapport.

1.5. Registre canadien d'évaluation environnementale

Le Registre canadien d'évaluation environnementale (le Registre) a pour objet de faciliter l'accès du public aux renseignements relatifs aux évaluations environnementales et d'annoncer en temps utile la tenue des évaluations. Le Registre comprend deux volets - un site Internet et un dossier de projet.

Le dossier de projet du Registre doit contenir une copie du REPS. L'AR garde à jour le dossier, facilite l'accès au public et répond aux demandes d'information en temps utile.

La gestion du site Internet du Registre est assurée par l'Agence. L'AR et l'Agence sont tenus de publier dans le site Internet tous les renseignements particuliers relatifs au REPS.

Après la déclaration du REPS, la Loi exige que les AR publient dans le site Internet du Registre, au moins tous les trois mois, un relevé des projets à l'égard desquels on a utilisé un REPS. Chaque relevé devrait se présenter sous la forme d'une liste de projets et inclure les renseignements suivants :

- Le titre de chaque projet à l'égard duquel on a utilisé un REPS;
- L'emplacement de chaque projet;
- Les coordonnées de l'AR (nom, numéro de téléphone, adresse, adresse courriel);
- La date à laquelle il a été déterminé que le projet rentrait dans la catégorie de projets visés par le rapport.

Note : Le calendrier d'affichage d'une déclaration est le suivant :

- Le 15 juillet — (pour les projets évalués du 1er avril au 30 juin);
- Le 15 octobre — (pour les projets évalués du 1er juillet au 30 septembre);
- Le 15 janvier — (pour les projets évalués du 1er octobre au 31 décembre);
- Le 15 avril — (pour les projets évalués du 1er janvier au 31 mars).

2. Projets assujettis à l'examen préalable type

Le rapport d'examen préalable type porte sur les activités d'atterrissage à des fins récréatives dans deux parcs nationaux du Nord : Aulavik et Tukturnogait (figure 1). Les activités d'atterrissage concernent les appareils suivants :

- les hydravions

- les aéronefs à voilure fixe (à skis ou à roues)
- les hélicoptères.

Le rapport couvre également les activités connexes suivantes : la gestion des déchets solides, la gestion des déchets humains, la gestion et la manutention du carburant, le vol et le pilotage, y compris l'approche et l'atterrissage.

2.1. Projets assujettis à la Loi

Tous les exploitants affrétant des aéronefs pour donner accès aux parcs nationaux à des visiteurs à des fins d'activités récréatives doivent être détenteurs d'une licence d'exploitation commerciale conformément aux directives prévues à l'article 4.1 du *Règlement sur la pratique de commerces dans les parcs nationaux*. L'article 13.1 du *Règlement sur la liste d'inclusion* définit les activités récréatives exercées en plein air dans un parc national, à l'extérieur des limites d'une ville ou d'un centre d'accueil comme des projets assujettis à la Loi. L'atterrissage des aéronefs fait partie intégrante d'une grande partie de ces activités et permet d'en exercer d'autres dans les parcs nationaux. Dans la mesure où un permis est exigé conformément au paragraphe 5.1 du *Règlement sur la pratique de commerces dans les parcs nationaux* (inclus dans l'article 24.1 [Annexe I, Partie II] des *Règlements sur les dispositions législatives et réglementaires de signées*), la Loi s'applique et une évaluation environnementale est nécessaire.

2.2. Projets assujettis au REPS

Les projets assujettis au REPS comprennent les activités d'atterrissage à des fins récréatives à Aulavik et à Tukut Nogait ainsi que les activités qui y sont associées. Trois types d'aéronefs peuvent être exploités dans ces parcs : les hélicoptères, les hydravions à voilure fixe et les aéronefs à voilure fixe (à skis ou à roues). Les activités typiques associées aux permis d'exploitation pour les activités d'atterrissage sont les suivantes : la gestion des déchets solides et des déchets humains, la gestion et la manutention du carburant, le vol et le pilotage, y compris l'approche et l'atterrissage des aéronefs.

2.3. Projets nécessitant des renvois à des ministères fédéraux ou territoriaux

En raison d'un accord de revendication territoriale, un autre régime d'évaluation environnementale s'applique dans les deux parcs examinés dans le présent REPS. Tukut Nogait et Aulavik sont situés dans la région désignée des Inuvialuit. De ce fait, la « Revendication de l'Arctique de l'Ouest : convention définitive des Inuvialuit » (CDI) (Affaires indiennes et du Nord Canada, 1984) s'applique, et une évaluation environnementale est nécessaire pour « toute proposition d'opération d'aménagement importante, dans la région désignée, susceptible d'entraîner des répercussions environnementales graves », paragraphe 13(7). La délivrance des permis d'exploitation requis dans le cadre du présent REPS est également soumise à une évaluation environnementale.

2.4. Projets non assujettis au REPS

Toute activité non mentionnée dans la section 2.2 n'est pas assujettie au REPS et doit être soumise à une évaluation environnementale individuelle en vertu de la Loi. Une évaluation individuelle est requise dans les cas où le permis d'exploitation porte sur d'autres activités que la gestion des déchets solides, la gestion des déchets humains, la gestion et la manutention du carburant, le vol et le pilotage d'un aéronef, y compris l'approche et l'atterrissage. Il se peut que l'on n'ait pas recours à un REPS si Parcs Canada estime que le projet ne satisfait pas à l'esprit de ce type d'examen, qui concerne les projets courants et dont il est facile d'atténuer les effets.

Les projets qu'on ne peut assujettir à un examen préalable substitut sont susceptibles d'avoir des effets négatifs sur les espèces en péril, directement ou indirectement, notamment sur leur habitat, ou de nécessiter un permis en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP). Aux fins du présent document, les espèces en péril comprennent :

- les espèces mentionnées dans la liste des espèces en péril figurant à l'annexe 1 de la LEP, y compris l'habitat essentiel ou la résidence d'individus de ces espèces, selon la définition de ces termes au paragraphe 2(1) de la LEP;
- les espèces qui ont été reconnues comme étant « en péril » par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) ou par des autorités fédérales ou provinciales.

Les activités physiques proposées qui ont été évaluées antérieurement soit en vertu de la Loi soit en vertu du *Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement* peuvent être exemptées d'une évaluation environnementale si elles répondent aux conditions stipulées dans l'article 13.1 du *Règlement sur la liste d'inclusion*.

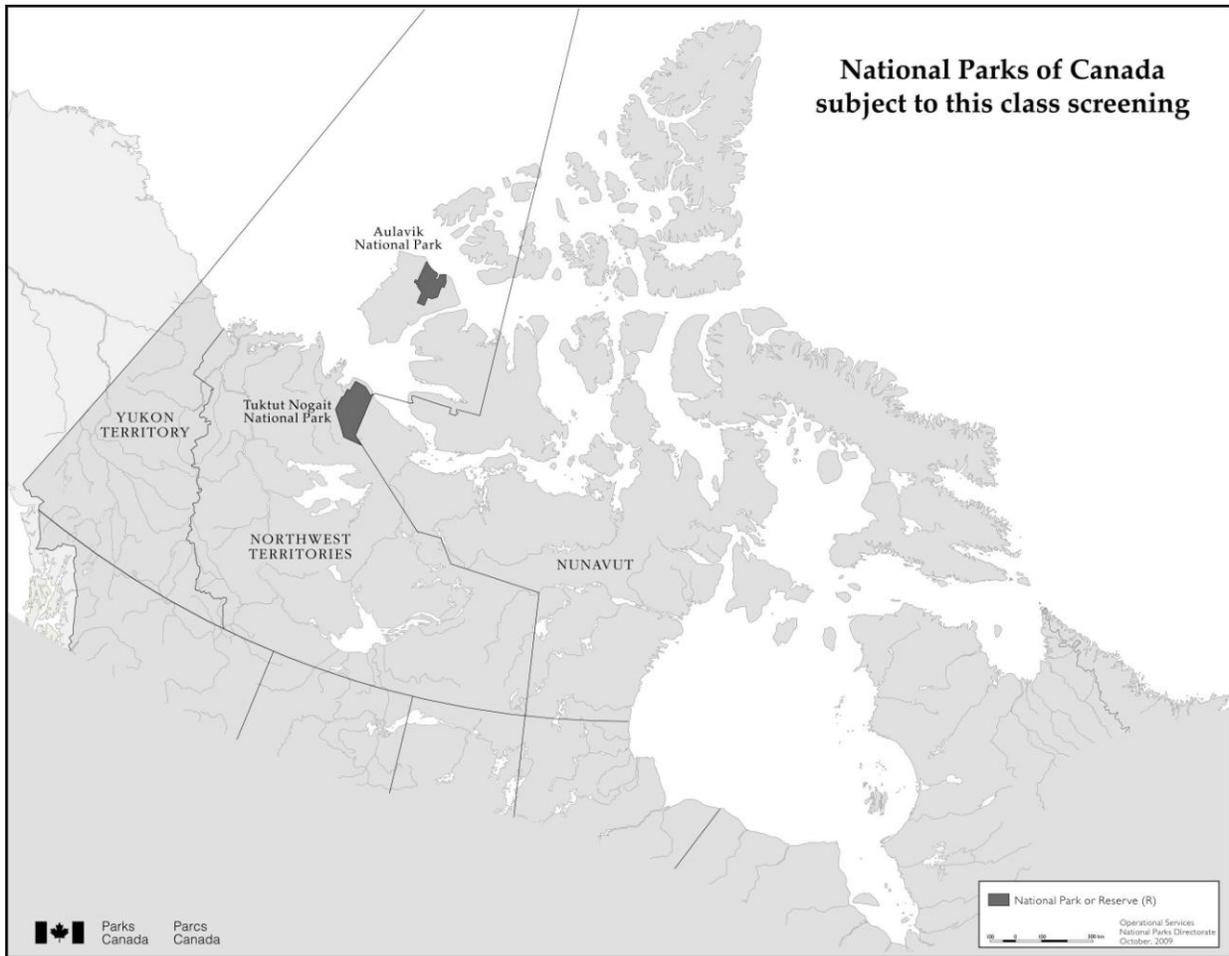


Figure 1. Plan de position.

National Parks of Canada subject to this class screening = Parcs nationaux du Canada visés par le présent REPS

Aulavik National Park = Parc national du Canada Aulavik

Tuktut Nogait National Park = Parc national du Canada Tuktut Nogait

YUKON TERRITORY = TERRITOIRE DU YUKON

NORTHWEST TERRITORIES = TERRITOIRES DU NORD-OUEST

NUNAVUT = NUNAVUT

National Park or Reserve (R) = Parc national ou réserve (R)

Operational Services = Services d'exploitation

National Parks Directorate = Direction générale des parcs nationaux

October, 2009 = Octobre 2009

3. Description du projet

Aucun des parcs visés par le présent REPS n'est accessible par la route. La voie aérienne est donc le seul moyen d'accès aux deux parcs, qui sont desservis par voie aérienne depuis leur création (Aulavik en 1992; Tuktut Nogait en 1996).

On peut utiliser trois types d'aéronefs pour se rendre dans ces parcs : l'hélicoptère, l'hydravion à voilure fixe et les aéronefs à voilure fixe à roues ou à skis. Les activités nécessitant l'obtention d'un permis d'exploitation pour l'atterrissage des aéronefs comprennent : la gestion des déchets solides, la gestion des déchets humains, la gestion et la manutention du carburant, le vol et le pilotage d'aéronefs, y compris l'approche et l'atterrissage. La zone géographique des activités est restreinte à Aulavik et à Tuktut Nogait (figure 1). Les composantes de l'environnement susceptibles d'être affectées au-delà des limites des parcs seront évaluées dans un cadre plus large tel que décrit dans la section 5.3. Le présent examen préalable type s'applique à toutes les activités connexes nécessitant l'obtention d'un permis d'atterrissage à des fins récréatives.

Gestion des déchets solides

Les déchets peuvent provenir des activités à l'intérieur de l'aéronef pendant le vol vers le parc ou immédiatement à la sortie de celui-ci. En général, les déchets sont des emballages de produits alimentaires.

Gestion des déchets humains

Les passagers comme les pilotes peuvent avoir à satisfaire des besoins naturels lorsqu'ils sont au sol. Dans la plupart des cas, il n'y a pas de toilettes sur le site d'atterrissage. La faible surface de terre dans les milieux arctiques, la lenteur de la décomposition dans le Nord et la concentration humaine alentour des sites d'atterrissage font de la gestion des déchets humains une grande préoccupation.

Gestion et manutention du carburant

Il est parfois nécessaire de transporter du carburant dans les parcs. Il arrive souvent qu'il faille ravitailler un aéronef dans Aulavik, ce qui signifie qu'il faut transporter par voie aérienne des tonneaux de 45 gallons jusqu'à des emplacements désignés de caches de carburant. Même si la majeure partie du carburant est utilisée durant la même saison où le carburant est stocké, un petit nombre de tonneaux peut être entreposés durant deux ans. Les tonneaux vides sont éliminés à la fin de chaque saison ou plus tôt si l'espace est suffisant à bord de l'aéronef (voir l'annexe B). Même si on ne trouve aucun emplacement désigné de caches de carburant à Tuktut Nogait, le protocole d'entreposage de carburant s'applique lorsque le directeur du parc désigne des emplacements temporaires de caches.

Vol et pilotage d'aéronefs

Ces opérations consistent à faire tourner le moteur de l'aéronef et à survoler le parc. Elles sont sous l'autorité de Transports Canada et tous les règlements en vigueur doivent être rigoureusement respectés. En outre, il est recommandé dans le Manuel d'information

aéronautique de Transports Canada que ces vols s'effectuent à au moins 2000 pieds (700 m) d'altitude au-dessus des parcs nationaux.

Approche et atterrissage

Ces opérations consistent à descendre à basse altitude pour se rapprocher de l'aire d'atterrissage ou à décoller, ainsi qu'à amerrir dans le cas des hydravions ou à atterrir dans le cas des hélicoptères et des aéronefs à voilure fixe avec roues ou avec skis. Il peut s'agir également d'opérations au sol comme le chargement ou le déchargement de matériel de pêche ou de passagers pour une promenade ou pour prendre un repas. Les aéronefs, y compris les hélicoptères, ne sont pas autorisés à atterrir dans les régions désignées comme Zone 1 dans les plans directeurs des parcs. À Aulavik, les aéronefs à voilure fixe atterrissent sur les cinq sites prévus à cet effet. À Tukut Nogait, les aéronefs à voilure fixe peuvent atterrir sur n'importe quel plan d'eau.

Les sites d'atterrissage présentent en général les caractéristiques suivantes :

- ils sont bien drainés et peu sujets à l'érosion;
- ils sont plans, lisses et fermes;
- la végétation n'y est pas très dense;
- leur longueur minimale est de 250 mètres (pour la voilure fixe);
- ils sont placés près des sites de randonnée ou des plans d'eau intéressants (Elliot et Elliot, 1978).

On dénombre en général moins de 20 atterrissages d'aéronefs par année dans chaque parc aux fins d'utilisation par les visiteurs.

3.1. Calendrier saisonnier type et durée des projets

Compte tenu des conditions météorologiques extrêmes et de la nature saisonnière des activités dans les parcs nationaux du Nord, les atterrissages d'aéronefs ont le plus souvent lieu entre les mois de mars et de novembre, la majorité se situant pendant les mois d'été. La plupart du temps, les aéronefs ne restent pas longtemps au sol. Dans certains cas, ils laissent des passagers et repartent pendant que ces derniers se livrent à leurs activités récréatives. Dans d'autres cas, il arrive que l'aéronef reste au sol plusieurs heures en attendant que les visiteurs explorent le site.

3.2. Effets de l'environnement sur le projet

Les conditions météorologiques (visibilité réduite due aux nuages, neige et poussière, vents extrêmes, givre, orages) et l'instabilité de certaines aires d'atterrissage (aires d'amerrissage en eau peu profonde ou sur courte distance, chutes de glace ou de pierres) peuvent avoir une influence sur la capacité de l'exploitant à mettre en œuvre les mesures d'atténuation, à voler ou à atterrir en toute sécurité. Les conditions environnementales sont susceptibles de provoquer des accidents. Cet aspect des effets de l'environnement sera traité dans la section 4.5, intitulée Accidents et défaillances.

4. Évaluation des effets environnementaux

4.1. Utilisation et gestion des terres dans les parcs nationaux

Il est fondamental de comprendre le système d'utilisation et de gestion des terres des parcs nationaux pour analyser et évaluer les effets environnementaux. La question de l'aménagement et de la gestion des terres dans les parcs nationaux du Nord est traitée en plusieurs volets, qui portent sur l'utilisation des territoires autochtones, le système de zonage des parcs nationaux et l'utilisation des parcs par les visiteurs.

4.1.1. Utilisation des terres par les Autochtones

En vertu de l'accord de revendication territoriale et des ententes relatives à l'établissement des parcs Aulavik et Tukturnogait conclus avec les autorités responsables, les peuples autochtones ont accès aux parcs pour leurs activités traditionnelles (pour plus d'information, voir les accords individuels). Il peut s'agir de voyages, de camping, de rassemblements, de chasse et de piégeage. Dans certains cas, il se peut que les activités se déroulent près des zones fréquentées par les visiteurs. Des rencontres informelles entre les groupes d'utilisateurs traditionnels et le personnel des parcs sont alors organisées pour limiter les conflits entre les visiteurs et les Autochtones. Le terme « visiteurs » utilisé dans le cadre de la présente évaluation ne désigne pas les Autochtones.

4.1.2. Système de zonage des parcs nationaux

Le système de zonage des parcs nationaux constitue une méthode intégrée de classification des terres et des eaux. Les régions sont classées en fonction de la nécessité de protéger l'écosystème et les ressources culturelles de chaque parc. Dans toute décision relative au zonage, on prend également en compte la pertinence de l'utilisation de ces zones et leur capacité à offrir des activités touristiques.

Le système de zonage définit généralement les modalités d'utilisation d'une zone donnée (en précisant les types d'activités et les niveaux de fréquentation acceptables). Il est donc pertinent d'en tenir compte lors de l'évaluation et de la gestion des activités d'atterrissage. Outre les cinq désignations de zonage, la politique de Parcs Canada prévoit la désignation de zones sensibles sur le plan culturel ou environnemental (Patrimoine canadien Parcs Canada, 1994)

Zone I – Préservation spéciale

Les aires classées Zone I méritent une protection spéciale parce qu'elles renferment des caractéristiques naturelles ou culturelles exceptionnelles, menacées ou en voie de disparition et qu'elles sont les plus représentatives d'une région naturelle. L'accès par voie aérienne n'est pas autorisé dans ces régions.

Zone II – Milieu sauvage

La zone II contient de vastes aires parfaitement représentatives d'une région naturelle et conservées à l'état sauvage. Il est primordial de préserver ces écosystèmes en limitant les intrusions humaines. L'accès aux véhicules motorisés y est interdit, et il est possible de se

rendre dans les régions éloignées des parcs en aéronef, mais cet accès est strictement réglementé et il faut détenir un permis à cet effet.

Zone III – Milieu naturel

Dans les aires classées Zone III, les visiteurs découvrent le patrimoine naturel et culturel en se livrant à des activités récréatives de plein air qui nécessitent des services et des installations rudimentaires.

Zone IV – Loisirs de plein air

La Zone IV accueille une vaste gamme d'activités permettant de comprendre et d'apprécier le patrimoine des parcs, et d'en profiter. L'accès direct par véhicule automobile y est autorisé. Les installations de l'avant-pays et les emprises longeant les routes des parcs font généralement partie de la Zone IV. À divers endroits des parcs, on trouve aussi des nœuds d'activité classés Zone IV qui présentent une forte fréquentation touristique avec de nombreux aménagements récréatifs (auberges, pistes de ski, terrains de camping, centres de services aux visiteurs et aires d'utilisation diurnes).

Zone V – Services des parcs

La Zone V correspond aux collectivités de Banff et de Jasper et aux principaux centres de services ou centres administratifs des parcs.

Zones sensibles sur le plan culturel ou environnemental

La désignation de zones sensibles sur le plan culturel ou de zones écosensibles (ZE) s'applique aux secteurs abritant des caractéristiques importantes et fragiles qui exigent une protection spéciale. La désignation de telles zones sensibles est utile lorsqu'il faut mettre l'accent sur des zones en particulier et communiquer des objectifs en matière de recherche, de protection et d'expérience des visiteurs pour ces zones.

Les terres de Tuktut Nogait n'ont pas encore été zonées. À Aulavik, toutes les terres font partie de la Zone II – Milieu sauvage, qui comprend trois zones sensibles sur le plan culturel. À Aulavik, les aires d'atterrissage désignées se trouvent à une bonne distance des zones sensibles sur le plan culturel.

4.1.3. Utilisation par les visiteurs

Les parcs du Nord visés par le présent REPS sont peu fréquentés (tableau 1). Les principales activités pratiquées par les visiteurs à Aulavik et à Tuktut Nogait sont le canotage et le kayak. Certaines randonnées pédestres sont aussi possibles.

Tableau 1. Nombre total de permis d'atterrissage et de visiteurs aux parcs nationaux Aulavik et Tuktut Nogait (de 2004-2005 à 2008-2009).

Année	Aulavik		Tuktut Nogait	
	Permis d'atterrissage	Visiteurs	Permis d'atterrissage	Visiteurs
2004-2005	8	36	3	11
2005-2006	7	80	5	57
2006-2007	2	25	4	23

2007-2008	4	5	1	12
2008-2009	6	39	2	13

4.2. Description des ressources naturelles et culturelles

La description des ressources naturelles et culturelles comporte plusieurs aspects : la végétation et le sol, la faune, les ressources aquatiques et les ressources culturelles. Nous examinerons chacune de ces catégories par parc.

4.2.1. Végétation et sols

Certaines terres à Aulavik et Tuktut Nogait se trouvent dans les écorégions du Bas-Arctique et de l'Extrême-Arctique. La description individuelle des parcs est basée sur la description de l'écorégion dans laquelle ils se trouvent. Les descriptions des écorégions sont tirées du *Cadre écologique national pour le Canada* (Groupe de travail sur la stratification écologique, 1996). Aucune espèce végétale en péril n'a été identifiée dans ces parcs; toutefois, aucune étude approfondie sur le terrain n'y a été menée.

4.2.1.1. Aulavik

Aulavik se trouve dans l'écorégion des basses terres de l'île Banks. Le couvert végétal est constitué de mousses, de plantes herbacées et d'arbustes bas comme la saxifrage à feuilles opposées, la dryade à feuilles entières, le saule arctique, les kobrésies, les carex et le pavot arctique. Des cryosols turbiques couvrent divers types de dépôts glaciaires lisses et onduleux. Le pergélisol, épais et continu, a une teneur en glace élevée. Dans les terres humides, on trouve notamment des fens, des petits bogs surélevés de monceaux tourbeux et des marais le long de la côte.

4.2.1.2. Tuktut Nogait

Tuktut Nogait se trouve dans les écorégions des collines Coronation et de la plaine du lac Bluenose. Le couvert végétal, quasi continu, est formé de bouleaux glanduleux, de saules, de lédrans palustres, de dryades à feuilles entières et de divers *Vaccinium*. Des bouleaux glanduleux de grande taille, des saules et des aulnes croissent sur les terrains plus chauds. Les stations humides sont dominées par les saules et les carex. Le pergélisol est continu, à teneur en glace moyenne. Des cryosols turbiques et des cryosols organiques couvrent des moraines glaciaires ondulées ainsi que des dépôts fluvio-glaciaires et marins.

4.2.2. Faune

Les Autochtones sont autorisés à chasser les animaux sauvages à Aulavik et à Tuktut Nogait aux fins de leur subsistance. La réglementation de cette activité et la gestion des populations fauniques relèvent des comités de cogestion établis conformément aux accords de revendication territoriale. Ce sont le Comité consultatif de la gestion de la faune et le Comité mixte de gestion de la pêche qui assument ces responsabilités à Aulavik et à Tuktut Nogait. Ces comités travaillent en collaboration avec les comités de chasseurs et les trappeurs, le gouvernement territorial, les autres ministères fédéraux et Parcs Canada.

Nous examinerons les catégories d'oiseaux et de mammifères par parc. Nous traiterons également des espèces en péril de chacun des parcs dans les sections suivantes.

4.2.2.1. Aulavik

Aulavik abrite une importante population de bœufs musqués, qui a connu une croissance exponentielle dans la dernière partie du XX^e siècle et qui semble présentement en déclin. Selon un relevé mené sur l'île de Banks en 2010, la population de bœufs musqués autres que des petits s'élèverait à 36 676 têtes, ce qui est une baisse par rapport aux effectifs de 2005, qui étaient de 47 209 têtes. La population de caribous de Peary a par contre connu un déclin marqué au cours de la même période et s'est ensuite stabilisée; en 2010, elle était estimée à 1 057 adultes. Le caribou de l'île de Banks est classé comme espèce menacée et figure à l'Annexe 2 de la *Loi sur les espèces en péril*. Les visiteurs du couloir de la rivière Thomsen rencontrent fréquemment des loups arctiques. Parmi les autres espèces de mammifères, on rencontre également le lemming, le renard arctique et le lièvre arctique. Dans le parc Aulavik, la seule espèce de mammifères figurant comme espèce préoccupante à l'Annexe 3 de la *Loi sur les espèces en péril* est l'ours blanc.

Tout comme les espèces de mammifères, les espèces d'oiseaux ne présentent pas de grande variété, mais leur densité est forte. Au total, on a répertorié dans le parc 43 espèces d'oiseaux connues parmi lesquelles seuls le corbeau et le lagopède y résident toute l'année. La population la plus importante d'oiseaux est celle des petites oies blanches, dont la plus grande concentration se rencontre dans la région Ouest de l'Arctique, où elles se reproduisent et muent. En 1961, un refuge d'oiseaux a été créé dans la région de la rivière Thomsen et de la baie Castel pour protéger ces oiseaux (Services d'information Grayhound, 1997). Parmi les autres espèces communes, mentionnons : le huard, le goéland, la bernache cravant, la grue du Canada, le lagopède et le bruant lapon. Le seul oiseau du parc Aulavik figurant comme espèce préoccupante à l'Annexe 3 de la *Loi sur les espèces en péril* est le faucon pèlerin (*Falco peregrinus tundrius*).

4.2.2.2. Tuktut Nogait

Tuktut Nogait a été créé pour protéger les zones de mise bas de la harde de caribous de la toundra de Bluenose-ouest. En 2009, on estimait la population de la harde à 17 900 têtes, ce qui représente un déclin abrupt des effectifs par rapport à la population estimée à 112 000 individus autres que des petits en 1992. On croit également que la harde de caribous de la toundra de Bluenose-est utilise les habitats du sud du parc ainsi que les zones situées immédiatement à l'est du parc. Cette harde a aussi connu un déclin récent, et la population a été estimée en 2006 à 66 750 individus autres que des petits, par rapport à près de 120 000 en 2000. Le parc abrite également des carcajous, des grizzlis, des renards, des lemmings et des campagnols.

On a répertorié 74 espèces d'oiseaux connues dans le parc Tuktut Nogait, notamment une importante variété d'oiseaux aquatiques, d'oiseaux de rivage, de rapaces et d'oiseaux chanteurs. Le parc est réputé pour abriter une forte concentration de nids de rapaces le long du canyon et sur les falaises. Le grizzli, le carcajou, le hibou des marais et le faucon

pèlerin (*Falco peregrinus tundrius*) sont classés comme espèces préoccupantes à l'Annexe 3 de la *Loi sur les espèces en péril*.

4.2.3. Ressources aquatiques

On trouve à l'intérieur du périmètre d'Aulavik des baies d'eau salée et autres éléments aquatiques abritant des mammifères marins, des poissons anadromes et des poissons de mer. On y rencontre aussi plusieurs espèces de phoques.

Dans bon nombre de ces parcs, les ressources en eau douce sont limitées en raison des faibles précipitations et du pergélisol qui empêche l'emménagement des eaux souterraines. L'accumulation d'eau et le mauvais écoulement sont des phénomènes communs dans des régions comme la plaine côtière de l'Arctique d'Aulavik et de Tuktut Nogait. Le débit des rivières et des autres cours d'eau, alimentés par la fonte des neiges, est très fort au printemps, mais peut varier de façon importante.

Le taux de croissance et la maturité sexuelle des populations de poisson du Nord sont souvent ralentis du fait de la courte durée de la saison de croissance et du faible niveau nutritif des eaux. Toutefois, l'abondance saisonnière des insectes et les faibles exigences métaboliques de ces animaux contribuent au développement d'une population importante de gros poissons. Malgré l'importance des ressources concentrées dans certains habitats, estuaires, dômes de glace, fosses à poissons et lacs profonds, la diversité des espèces est limitée. Les zones de concentration des poissons sont aussi souvent des sujets de préoccupations locales pour ce qui est de leur utilisation traditionnelle et des haltes des populations migratoires.

Le chaboisseau à quatre cornes que l'on trouve à Aulavik est une espèce classée comme espèce préoccupante à l'Annexe 3 de la *Loi sur les espèces en péril*. Les sites aquatiques où atterrissent fréquemment les aéronefs seront examinés dans la section 4.2.5.

4.2.4. Ressources culturelles

Dans ces parcs, les ressources culturelles comprennent de grands éléments tels que des cabines, des cercles de tente et des caches ainsi que de petits éléments plus fragiles tels que des tombes, des artefacts épars et des sites de boucherie des animaux. Cependant, les ressources culturelles connues ne sont pas situées dans les environs immédiats des sites d'atterrissage désignés décrits à la section 4.2.5.

4.2.5. Sites désignés

À Aulavik et à Tuktut Nogait, les sites d'atterrissage désignés sont ceux qui sont le plus fréquemment utilisés. Chacun de ces sites sera donc examiné plus avant ci-dessous. Nous indiquerons pour chacun d'eux le type d'aéronef à voilure fixe qui s'y pose (sur terre; sur plan d'eau). Tous les sites décrits ci-dessous peuvent accueillir des hélicoptères.

Aulavik

Tous les sites d'atterrissage à Aulavik sont destinés à des hélicoptères ou à des aéronefs à voilure fixe avec roues ou skis. On dispose de peu d'information sur les espèces vivant aux alentours de ces sites.

Site d'atterrissage de la limite Sud, 73°00'46" de latitude N., 119°37'52" de longitude O. Le site est recouvert de toundra poussant sur du till. L'accumulation d'eau est fréquente dans cette région.

Cabine Polar Bear, 74°08'30"N. de latitude, 119°59'25"O. de longitude
La cabine est située sur une terrasse gravelée recouverte d'une végétation éparse. Le site a été sévèrement touché par une exploitation antérieure à l'établissement du parc.

Jonction de la rivière Muskox et de la rivière Thomsen, 73°49'05"N. de latitude, 119°51'58"O. de longitude
Le site est situé sur une partie gravelée le long du rivage en dessous de la laisse des hautes eaux. La végétation y est éparse.

Baie Castel, 74°04'55"N. de latitude, 119°46'00"O. de longitude
Situé sur une île, le site est composé de sols bien drainés recouverts de toundra.

Green Cabin, 73°13'49"N. de latitude, 119°32'17"O. de longitude
Le site est recouvert d'une végétation de toundra poussant sur du till. L'accumulation d'eau est fréquente dans cette région.

Rivière Thomsen, à 10 km au sud de la baie Castel, 73°59'01"N. de latitude, 119°42'43"O. de longitude
Le site se trouve sur une île de la rivière. Il est composé de sols bien drainés recouverts de toundra.

Tuktut Nogait

À Tuktut Nogait, tous les emplacements d'atterrissage d'aéronefs à voilure fixe sont sur les plans d'eau et sont donc accessibles par hydravion :

Lac Canoe, 67°58'32"N. de latitude, 121°29'46"O. de longitude (situé à l'extérieur du parc, mais dans une région qui en fera éventuellement partie)

Lac Brock, 69°27'27"N. de latitude, 121°40'25"O. de longitude

Lac Hornaday, 68°43'11"N. de latitude, 120°44'28"O. de longitude

Lac Cache, 68°52'20"N. de latitude, 122°55'02"O. de longitude (zone de nidification de rapaces)

Lac Long, 68°22'16"N. de latitude, 122°49'11"O. de longitude

Lac Seven Island, 69°17'06"N. de latitude, 123°00'32"O. de longitude

On a constaté des effets le long des rives de certains de ces lacs ainsi que d'autres impacts. D'autres plans d'eau peuvent également servir à l'amerrissage. Ces sites ne sont utilisés que rarement et ne reçoivent qu'un tout petit nombre de visiteurs par année.

4.3. Composantes valorisées de l'écosystème et limites

L'évaluation environnementale des activités d'atterrissage des aéronefs porte sur les éléments définis dans le paragraphe 16 (1) de la Loi. Toutefois, pour resserrer l'évaluation, on a sélectionné un certain nombre de composantes valorisées de l'écosystème (CVE). Les plans directeurs des parcs sont élaborés à la suite d'une vaste consultation et définissent les indicateurs d'intégrité écologique ainsi que la vision écologique du parc pour l'avenir. Selon ces indicateurs et cette vision, la faune, la végétation et les sols, la qualité de l'eau et la qualité de l'air contribuent au maintien de l'intégrité écologique dans tous les parcs du Nord couverts par le présent REPS. Comme nous l'expliquerons ci-après, chacune de ces composantes risque d'être affectée par les activités d'atterrissage des aéronefs. Outre ces composantes, nous examinerons également les effets de ces activités sur les ressources culturelles, l'utilisation des terres par les Autochtones et l'expérience des visiteurs.

Végétation et sols

Les atterrissages d'aéronefs à voilure fixe provoquent un tassement du sol et entraînent des changements dans la couverture végétale. La circulation des randonneurs peut aussi avoir des impacts sur les sols et la couverture végétale, en particulier dans les zones humides ou sensibles. Ces impacts sont locaux et leur ampleur dépend de la superficie de sol ou des divers types de terrain directement touchés. Les régions visées par le présent examen préalable n'abritent pas d'espèces végétales menacées connues. La végétation et les sols seront examinés à l'intérieur du périmètre des parcs.

Faune

Le bruit des aéronefs risque de pousser les animaux sauvages à se déplacer et peut avoir un impact négatif sur leur comportement. Les déchets risquent de les attirer et la baisse de la qualité de l'eau peut affecter la qualité de leur habitat. L'évaluation de ces effets sera réalisée à l'échelle des populations fauniques et pourra, de ce fait, dépasser les limites des parcs.

Qualité de l'eau

On ne s'attend pas à ce que les activités couvertes par le présent REPS aient des impacts directs sur les espèces aquatiques. Il est toutefois possible que la qualité de l'eau soit affectée par les ordures, les déchets humains, l'érosion causée par les activités d'atterrissage ou les déversements de carburant et que ces impacts sur la qualité de l'eau aient des répercussions sur la faune aquatique et les espèces végétales. En cas d'accident grave, certains effets importants sur la qualité de l'eau peuvent avoir des répercussions au-delà des limites des parcs, mais ce genre de situation ne se produit que très rarement.

Qualité de l'air

Les activités aériennes entraînent l'émission de gaz susceptibles qui réduisent la qualité de l'air, et ce, au-delà des limites des parcs. Ces effets seront donc examinés dans un contexte global.

Ressources culturelles

Selon les politiques de Parcs Canada, « le ministère évaluera les impacts d'un projet sur les ressources culturelles, qu'ils découlent ou non d'effets biophysiques » (Parcs Canada, 1998). Pour satisfaire aux exigences de la Loi et aux politiques de Parcs Canada, les impacts directs et indirects des activités d'atterrissage sur les ressources culturelles seront donc examinés. Les ressources culturelles sont susceptibles d'être affectées par les activités d'atterrissage et par les activités des visiteurs dans les sites.

Utilisation des terres par les Autochtones

Les activités traditionnelles sont protégées par les accords de revendication territoriale et autorisées à l'intérieur de ces parcs nationaux. Les activités d'atterrissage sont susceptibles d'altérer directement ou indirectement l'utilisation des terres par les Autochtones dans les cas où les activités des visiteurs interfèrent avec les populations fauniques ou leur habitat.

Expérience des visiteurs

Tel que mentionné dans la section 1.1.3, Parcs Canada a le mandat de contribuer à l'enrichissement des connaissances du public et d'encourager ce dernier à profiter des parcs nationaux. Pour que Parcs Canada puisse s'acquitter de ce mandat, il conviendra d'évaluer les effets directs sur la qualité de l'expérience des visiteurs en plus des effets indirects induits par les changements environnementaux. Le survol des aéronefs peut en effet dénaturer l'expérience des visiteurs au sein du périmètre des parcs nationaux. Cependant, les deux parcs du Nord visés par la présente évaluation environnementale étant très peu fréquentés, il est peu probable que les activités d'atterrissage fassent augmenter les taux de visites et qu'ils auront donc un effet positif sur l'expérience des visiteurs.

4.4. Analyse des effets et mesures d'atténuation

Les mesures d'atténuation ont été déterminées en fonction de l'analyse de l'interaction des activités du projet avec les composantes environnementales. Dans le cas présent, les répercussions éventuelles et les mesures d'atténuation ont été définies à la suite de recherches en la matière et de l'étude des pratiques exemplaires relevées dans d'autres régions. D'autres mesures ont été proposées par le personnel des unités de gestion de Parcs Canada ou figuraient dans des documents d'orientation du ministère. On a également défini des mesures propres à chaque site dans les zones sensibles au survol des aéronefs et les sites d'atterrissage. Les mesures d'atténuation définies dans le REPS devront être conformes aux plans directeurs, aux stratégies en matière d'usage humain et à tout autre document d'orientation approprié.

Le tableau 2 indique les effets environnementaux potentiels des activités d'atterrissage. Ces effets seront décrits ci-après pour chacune des activités, ainsi que les mesures d'atténuation proposées pour en réduire l'importance.

4.4.1. Gestion des déchets solides

Les déchets solides, s'ils sont mal gérés, risquent d'attirer les animaux et de contaminer la végétation, le sol et l'eau lorsqu'ils se décomposent. Ils risquent aussi de diminuer la satisfaction des visiteurs et des Autochtones qui utilisent ces terres.

4.4.1.1. Effets environnementaux

Attraction des animaux sauvages

S'ils sont mal gérés, les déchets solides peuvent attirer les animaux sauvages, qui peuvent devenir conditionnés aux déchets humains et voir leur comportement, leurs déplacements et leurs habitudes alimentaires naturelles être modifiés. Les animaux sauvages qui reçoivent des récompenses alimentaires constituent une menace pour la sécurité des visiteurs (ours noirs, grizzlis et ours blancs) et pourraient devoir être déplacés ou éliminés.

Contamination de la végétation, du sol et de l'eau

La décomposition des déchets sur le sol ou dans l'eau peut entraîner le rejet de produits chimiques toxiques nuisibles.

Diminution de la satisfaction des visiteurs et altération de l'utilisation des terres par les Autochtones

La présence de déchets risque de dénaturer l'expérience des visiteurs dans ces parcs et d'altérer également l'utilisation des terres par les Autochtones. Dans un environnement arctique, la biodégradation des ordures est lente et les traces de ces dernières peuvent perdurer pendant plusieurs années. L'augmentation du nombre des visiteurs risque par ailleurs d'accroître la gravité du problème.

Tableau 2. Effets environnementaux potentiels des activités d'atterrissage.

CVE	Activités liées au projet					
	Gestion des déchets solides	Gestion des déchets humains	Gestion et manutention du carburant	Vol et pilotage d'aéronefs	Approche et atterrissage	Accidents/Défaillances
Faune	Attraction de la faune	Effets négatifs secondaires sur la santé de la faune	Contamination	Perturbation de la faune	Perturbation de la faune	Destruction de la faune ou dommages causés par un déversement de carburant ou un accident d'avion.
Végétation et sols	Contamination		Contamination		Tassement / érosion du sol ; dégradation / destruction de la végétation	Destruction ou dégradation de la végétation et contamination du sol causée par un déversement de carburant ou un accident d'avion
Qualité de l'eau	Contamination	Contamination	Contamination			Contamination causée par un déversement de carburant ou un accident d'avion
Qualité de l'air				Pollution atmosphérique et réchauffement de la planète; réduction de la qualité de l'air à l'échelle locale.		
Ressources culturelles		Perturbations possibles des ressources culturelles par le creusage de latrines			Dégradation / enlèvement des ressources culturelles	Dégradation ou destruction des ressources culturelles causées par un déversement de carburant ou un accident d'avion
Utilisation des terres par les Autochtones	Altération de l'utilisation des terres	Altération de l'utilisation des terres	Altération de l'utilisation des terres en raison de problèmes esthétiques associés aux caches ou aux	Diminution du produit de la chasse; altération de l'utilisation des terres.	Altération de l'utilisation des terres	Altération de l'utilisation des terres par les Autochtones causée par un déversement de carburant

			déversements de carburant			
Expérience des visiteurs	Diminution de la satisfaction des visiteurs	Diminution de la satisfaction des visiteurs	Altération de la satisfaction des visiteurs en raison de problèmes esthétiques associés aux caches ou aux déversements de carburant	Dénaturation de l'expérience des visiteurs à la recherche d'un milieu sauvage en raison du bruit. Expérience positive du survol de régions inexplorées.	Augmentation et diminution de la satisfaction des visiteurs	Diminution de la satisfaction des visiteurs causée par un déversement de carburant

4.4.1.2. Mesures d'atténuation

Les exploitants doivent :

- enlever les déchets solides le jour même où ils ont été apportés dans le parc;
- éviter de brûler les déchets solides, car c'est interdit.

4.4.2. Gestion des déchets humains

Les déchets humains doivent être éliminés de façon appropriée afin de ne pas altérer la qualité de l'eau ni diminuer la satisfaction des visiteurs ni altérer l'utilisation des terres par les Autochtones.

4.4.2.1. Effets environnementaux

Contamination de la qualité de l'eau (diffusion des maladies) et effets secondaires sur la santé humaine, les espèces aquatiques et la faune terrestre

Les effets potentiels peuvent être chimiques ou bactériologiques. Les répercussions portent notamment sur la clarté et la qualité de l'eau, les populations et la répartition des espèces aquatiques ainsi que la transformation des habitats (Parcs Canada, 2002a). La gestion des sources d'eau potable et l'élimination des déchets humains constituent des préoccupations dans la mesure où elles affectent la santé humaine et l'environnement. Elles peuvent également toucher les espèces aquatiques, telles que les poissons, les amphibiens, les oiseaux et les mammifères, pour lesquelles le milieu aquatique représente une source de nourriture.

L'eau potable peut être contaminée directement ou à partir de ruissellements provenant d'excréments humains susceptibles de transporter des maladies (bactéries, giarda, hépatites, etc.). L'action bactérienne est beaucoup plus lente dans les régions arctiques et la décomposition des déchets humains peut être longue. Ce phénomène se vérifie tout particulièrement dans les endroits où le pergélisol est juste en dessous de la surface. La rareté des arbres dans les parcs nationaux du Nord pousse les visiteurs à la recherche d'un peu d'intimité, à satisfaire leurs besoins naturels dans des petits fossés. L'eau ayant tendance à s'accumuler dans ces fossés, la qualité de l'eau potable risque d'être affectée.

Diminution de la satisfaction des visiteurs et altération de l'utilisation des terres par les Autochtones

Les déchets humains en grandes quantités ou laissés en évidence sont susceptibles de diminuer la satisfaction des visiteurs et d'altérer l'utilisation des terres par les Autochtones.

4.4.2.2. Mesures d'atténuation

Les mesures d'atténuation suivantes sont tirées de la version préliminaire des *Human Waste Guidelines – Western Arctic Field Unit* (Parcs Canada, 2010). Les usagers à Aulavik et à Tukut Nogait doivent rapporter leurs déchets humains si possible. Il existe sur le marché bon nombre de produits portatifs et peu coûteux servant à éliminer les déchets humains; il s'agit de moyens sécuritaires et peu lourds pour recueillir, transporter

et éliminer ces déchets. À cette fin, les pilotes et les exploitants doivent transporter des sacs à déchets, une petite pelle et des essuie-mains.

Lorsqu'il n'est pas possible de ramasser les déchets humains solides, les usagers doivent respecter les consignes suivantes :

- Encourager les clients à utiliser les toilettes avant de monter à bord de l'appareil.
- Déféquer à au moins 50 mètres des aires d'atterrissage, des terrains de camping, des sentiers et des sources d'eau douce.
- Laisser les matières fécales exposées dans la toundra ou les enterrer dans un trou d'une profondeur inférieure à 15 cm. Couvrir les matières fécales avec le déblai du trou.
- Favoriser les sites faisant face au sud pour déféquer, car ceux-ci peuvent accélérer la décomposition.
- À proximité d'un plan d'eau salée, il est acceptable de déposer les matières fécales dans un petit fossé près de la laisse des hautes eaux.
- Conserver le papier hygiénique, dans la mesure du possible. De très petites quantités peuvent toutefois être brûlées, dans un environnement contrôlé.

Les usagers ne sont pas tenus de ramasser l'urine. Toutefois, l'introduction d'urine humaine dans les sources d'eau douce doit être réduite au minimum. Les usagers doivent donc respecter les consignes suivantes :

- Uriner à au moins 50 mètres du site d'atterrissage, des itinéraires de voyage, des terrains de camping, des sentiers et des sources d'eau douce.
- Favoriser les sols rocheux ou graveleux pour uriner, car ceux-ci peuvent réduire les risques d'attraction d'animaux sauvages.
- Conserver le papier hygiénique, dans la mesure du possible. De très petites quantités peuvent toutefois être brûlées, dans un environnement contrôlé.

Les usagers qui comptent ramasser les déchets humains solides à des fins d'élimination appropriée à l'extérieur des parcs nationaux sont priés, dans la mesure du possible, d'uriner séparément avant de déféquer. L'urine ajoute un poids et un volume considérables aux accumulations de déchets à éliminer.

4.4.3. Gestion et manutention du carburant

S'il est mal géré, le carburant risque de contaminer le sol, l'eau et la faune. Le ravitaillement des appareils en carburant est possible à Aulavik et peut être permis à Tuktut Nogait dans certaines circonstances spéciales.

4.4.3.1. Effets environnementaux

Contamination du sol, de l'eau ou de la faune

Il est parfois nécessaire, pour pouvoir ravitailler les appareils, d'entreposer le carburant dans des tonneaux. Les déversements provenant du ravitaillement, du transport du carburant ou du pilotage des hydravions risquent d'avoir des impacts négatifs sur

l'environnement. Il peut arriver aussi que les tonneaux fuient. Or, le déversement ou les fuites de carburant ou d'autres substances toxiques, même en petites quantités, risque d'avoir de graves répercussions sur l'environnement. Ainsi, l'ingestion de carburant et de produits dérivés par le caribou peut causer des troubles physiologiques à l'animal (ThurLOW et associés, Consultants en contrôle environnemental, 1984).

Les produits du pétrole se dégradant très lentement dans l'Arctique, les animaux et la végétation sont exposés plus longtemps au contaminant. Dans un tel environnement, compte tenu de l'action biologique réduite, du manteau nival et de l'absence de chaleur favorisant l'évaporation, la dégradation du carburant déversé est beaucoup plus lente. Un déversement de carburant dans l'eau peut avoir de graves répercussions sur la faune aquatique (Resources Wildlife and Economic Development, 1998). De plus, la dispersion accidentelle de polluants provenant de l'atterrissage des appareils près de l'eau risque de faire fondre la glace et de provoquer des écoulements dans les plans d'eau.

4.4.3.2. Mesures d'atténuation

Les exploitants doivent se conformer au Protocole sur les caches à carburant dans les parcs nationaux de l'Arctique de l'Ouest (Appendice B).

4.4.4. Vol et pilotage d'aéronefs

La pollution atmosphérique, le réchauffement de la planète et la réduction de la qualité de l'air à l'échelle locale sont parmi les effets négatifs de l'exploitation des aéronefs. Le survol des appareils peut également perturber la faune et réduire le succès de chasse des Autochtones en effrayant les animaux. Il peut également diminuer la satisfaction des visiteurs et altérer l'utilisation des terres par les Autochtones.

4.4.4.1. Effets environnementaux

Pollution atmosphérique et réchauffement de la planète

En vol, à l'atterrissage et au décollage, les moteurs d'avion émettent du monoxyde de carbone, des oxydes d'azote, des composés organiques volatils et des hydrocarbures imbrûlés. Tous ces gaz engendrent des problèmes de pollution atmosphérique, dont les pluies acides. Les gaz de combustion comme le monoxyde de carbone, la vapeur d'eau, les oxydes d'azote et le méthane sont des gaz à effet de serre qui contribuent aux changements climatiques (Nicell et Cornish, 1996). On a de plus en plus de preuves des effets des changements climatiques sur les régions arctiques. On a ainsi constaté au cours des vingt dernières années une diminution de l'épaisseur de la glace et de la banquise (Mitchell, 2000). Le réchauffement climatique pourrait avoir d'autres effets sur ces régions, notamment l'allongement de la saison de croissance et de la saison interglaciaire, une augmentation de l'érosion due à la fonte du pergélisol et la diminution des habitats appropriés aux espèces des régions froides (Cohen, 1997). Toutefois, la contribution des vols de passagers à destination des parcs nationaux du Nord aux pluies acides et aux changements climatiques est minime compte tenu du petit nombre de vols effectués dans ces régions.

Perturbation de la faune par le bruit des aéronefs

La présente section récapitule les incidences du bruit des aéronefs sur les espèces fauniques. Sauf indication contraire, cette information est tirée d'un rapport technique pour *l'Énoncé des incidences des activités militaires aériennes au Labrador et au Québec*, intitulé *A Review of the Literature Pertaining to the Effects of Noise and Other Disturbance on Wildlife* (Renewable Resources Consulting Services Limited, 1994). On n'a trouvé aucune étude portant sur la question des incidences du bruit sur les poissons ou autres organismes aquatiques.

Peu d'études portent encore sur les effets du bruit des aéronefs sur la faune. Dans certains cas, il faut se baser sur les effets d'autres bruits sur les animaux pour évaluer les incidences sonores des aéronefs. Souvent, les études portent sur les réactions à court terme des populations fauniques alors qu'il convient de s'intéresser aussi à leurs réactions à long terme. Selon les recherches effectuées, les incidences du bruit sur les espèces fauniques sont de trois ordres : physiologique, comportemental et social.

Sur le plan physiologique, une exposition répétée au bruit peut notamment altérer l'ouïe de l'animal. L'effet de surprise et le stress occasionnés par le survol d'un aéronef entraînent une activation des systèmes nerveux et endocrinien, qui peut modifier le débit sanguin et entraîner des changements hormonaux.

Sur le plan comportemental, le bruit peut engendrer la fuite ou l'évitement. Exposé brusquement au bruit du survol d'un aéronef, l'animal peut amorcer un mouvement de fuite qui occasionne un accroissement rapide de la dépense énergétique et des risques d'accidents ou de mort. Une autre réaction consiste à éviter le bruit en réduisant la fréquentation de la région exposée au bruit ou en la quittant définitivement. Contraints d'abandonner ces régions, les animaux s'installent alors dans des habitats marginaux ou dans des régions déjà très peuplées et sont davantage exposés aux prédateurs. Dans certains cas, les animaux finissent par s'habituer au bruit et restent dans la région.

Sur le plan social, la communication avec les autres animaux joue un rôle important. La recherche d'une compagne pour l'accouplement ou le marquage d'un territoire repose souvent sur la communication auditive. En outre, l'ouïe est importante pour détecter rapidement les prédateurs ou les proies. La perturbation de cette communication risque de provoquer une diminution de la population faunique en nuisant à la reproduction ou en augmentant les risques de prédation.

Certains facteurs risquent d'accroître les effets physiologiques, comportementaux et sociaux du bruit des aéronefs sur la faune. En premier lieu, le type de bruit influe sur la réaction de l'animal. La durée, l'intensité, la fréquence et la soudaineté du bruit sont des facteurs importants à prendre en compte dans l'évaluation de ses incidences sur la faune. Il faut aussi tenir compte de la sensibilité auditive de l'animal. Les espèces plus sensibles, plus facilement surprises par le bruit et pour qui la communication auditive est importante, sont plus susceptibles d'être sévèrement affectées. En règle générale, les mammifères sont plus sensibles au bruit que les oiseaux. Par ailleurs, la sensibilité des animaux peut varier selon les saisons. Ceux-ci sont souvent plus sensibles pendant les

périodes de reproduction, de migration ou dans des périodes de forte dépense énergétique (allaitement ou gestation). Autre facteur important, la sensibilité des animaux est plus élevée lorsqu'ils sont en groupe. La réaction d'un individu entraînera la réaction de tous les membres du groupe. En grand nombre, ils risquent davantage de se blesser en s'enfuyant. Il faut encore prendre en compte le stress additionnel engendré par les autres pressions que subissent les populations. Par exemple, une population déjà menacée par de nombreux prédateurs ou manquant de nourriture sera plus susceptible d'être affectée par le bruit. Enfin, plus que le simple survol des aéronefs, c'est l'exposition répétée au bruit qui constitue un stress pour les animaux et les empêche de s'y habituer.

Diminution de la qualité de la chasse

Dans certains des parcs où les Autochtones pratiquent la chasse et le piégeage, le bruit des aéronefs risque de nuire à ces activités en faisant fuir les animaux ou encore en modifiant leur comportement, leur distribution ou leur nombre.

Altération de l'utilisation des terres par les Autochtones

Le bruit des aéronefs peut déranger les Autochtones ou briser la quiétude de leur environnement.

Diminution de la satisfaction des visiteurs

Le survol des aéronefs risque de dénaturer l'expérience des visiteurs à la recherche d'un milieu sauvage. Selon une étude portant sur les visiteurs de la vallée Tonquin, dans le parc national de Jasper, la recherche du calme et la paix était la deuxième raison de leur visite. Interrogés sur les facteurs susceptibles de nuire à leur expérience (rencontres avec du personnel de Parcs Canada, avec des chiens, des cavaliers ou des randonneurs, survols d'aéronefs), seuls les survols d'aéronefs venaient troubler leur quiétude (ils notaient en moyenne deux survols par excursion) (McVetty, 1998). Les visiteurs des parcs nationaux du nord du Canada sont à la recherche du calme des grands espaces et la présence d'aéronefs risque de perturber leur expérience. Toutefois, l'avion étant le seul moyen d'accéder à certains de ces parcs, les visiteurs, qui n'ont d'autre choix que de l'emprunter, sont plus tolérants. Par ailleurs, pendant le vol, ils jouissent d'une vue imprenable sur le parc et peuvent ainsi en apprécier l'étendue et la beauté.

4.4.4.2. Mesures d'atténuation

L'application par les exploitants des mesures énoncées ci-après permettra d'atténuer les effets du bruit sur les espèces fauniques et sur la chasse pratiquée par les Autochtones. Ces mesures contribueront également à réduire les impacts sur l'utilisation des terres par les Autochtones et sur la satisfaction des visiteurs en diminuant le bruit généré par les aéronefs.

- Réduire la quantité de carburant utilisé et les émissions en diminuant la durée de circulation au sol des appareils et le nombre de vols, et en effectuant un minimum d'approches indirectes.
- Vérifier, s'il y a lieu, la conformité au niveau de bruit de certification.
- Informer les visiteurs des mesures prises à l'égard de la faune.

- Fournir aux visiteurs des renseignements sur les parcs qui soient conformes aux messages de Parcs Canada.
- Éviter de multiplier les passages, les poursuites, les vols stationnaires, les piqués ou tout autre comportement susceptible de perturber la faune. Ne pas utiliser les permis d'atterrissage pour observer la faune ou faire des photographies. Ne pas modifier le plan de vol pour s'approcher des animaux, ni voler directement au-dessus d'eux. Si les passagers insistent pour faire des photographies, les pilotes doivent leur expliquer que la compagnie risque de perdre son permis d'exploitation ou d'être poursuivie en vertu de la *Loi sur les Parcs nationaux du Canada*.
- Éviter les lieux de rassemblement d'animaux.
- Conserver une altitude vol normale de 2000 pi (700 m) au-dessus des parcs, sauf lors de l'approche, du décollage et de l'atterrissage ou pour des raisons de sécurité.
- Conserver une altitude de vol de 3500 pi (1200 m) au-dessus des refuges et des zones de concentration d'oiseaux (colonies ou aires de mue).
- Réduire au minimum le nombre de vols si possible.
- Si possible, effectuer les vols durant les périodes où peu d'oiseaux sont présents (p. ex. au début du printemps, à la fin de l'automne, en hiver).
- Éviter les grands rassemblements d'oiseaux (p. ex. les colonies nicheuses, les aires de mue).
- Éviter les zones particulièrement sensibles comme les colonies d'oiseaux marins et les sites de nidification des rapaces.
- Planifier les itinéraires de vol de manière à réduire au minimum le survol des habitats où se trouvent probablement des oiseaux.
- Si possible, utiliser de petits aéronefs plutôt que des gros.
- Si possible, utiliser des aéronefs à voilure fixe plutôt que des hélicoptères.
- Informer les pilotes de ces recommandations et des zones où des oiseaux sont présents.
- Éviter le vol stationnaire ou le vol en cercle, qui peuvent faire augmenter considérablement les perturbations.
- Éviter si possible les aires de mise bas des caribous.
- Les réactions des animaux seront fonction de divers facteurs, comme le type d'aéronef, les niveaux de bruit, la vitesse de l'appareil, la fréquence des survols et le type d'activités des animaux (p. ex. repos, alimentation, déplacement) ainsi que le milieu environnant (profondeur et clarté de l'eau, substrat).

D'autres conseils concernant les altitudes de vol pour la région d'Inuvialuit se trouvent dans les Lignes directrices établies par le Comité d'études des répercussions environnementales (établi en application de la Convention définitive des Inuvialuit).

4.4.5. Approche et atterrissage

Les effets environnementaux des mouvements d'approche et d'atterrissage des aéronefs sur les espèces fauniques sont similaires à ceux du survol, mais amplifiés : tassement et érosion du sol, dégradation ou destruction de la végétation sur le site d'atterrissage. Ces

mouvements sont également susceptibles de diminuer la satisfaction des visiteurs et d'altérer l'utilisation des terres par les Autochtones à proximité du site. Par contre, le fait de pouvoir accéder à une région éloignée accroît la satisfaction des passagers à bord de l'appareil.

4.4.5.1. Effets environnementaux

Perturbation de la faune

Les effets du bruit des aéronefs sur la faune décrits à la section 4.3.4.1 se font davantage sentir dans les zones d'approche et d'atterrissage, où les appareils volent à plus basse altitude et sont plus bruyants. Ces mouvements perturbent notamment les animaux présents sur les sites d'atterrissage ou à proximité au moment où l'appareil se pose, et les animaux peuvent s'enfuir. Si un animal est en période de nidification ou de mise bas, les perturbations associées aux activités d'atterrissage peuvent entraîner l'abandon du nid ou de la tanière. L'atterrissage à proximité d'animaux sauvages peut aussi causer un conflit entre les animaux et les humains. Dans le cas de danger pour la vie humaine, il est possible que l'animal soit éliminé.

Tassement du sol

Les activités d'atterrissage, la circulation des hydravions près du rivage ainsi que les déplacements d'équipement et de personnes sont des facteurs de tassement du sol et de destruction de la végétation. Par exemple, selon Elliot et Elliot (1978), dans le parc national Auyuittuq, la végétation, même si elle n'avait pas été détruite, portait encore cinq ans plus tard des traces de roulement. Les effets ont tendance à être plus graves immédiatement après la pluie quand le sol est plus meuble (Elliot et Elliot, 1978). Dans le Nord, ces activités affectent le pergélisol et peuvent causer de graves dommages. Le tassement de la couche de pergélisol entraîne une modification du régime thermique du sol. La couche active s'épaissit en été et elle gèle plus profondément en hiver. En cas de dégel important, le drainage risque de provoquer une érosion permanente. Si l'écoulement ne se fait pas, l'eau s'accumule. Lorsqu'elles sont situées à proximité de pentes, les aires d'atterrissage contribuent à accélérer l'érosion, la solifluxion ou les mouvements de terrain. L'importance de l'impact varie également selon les conditions du sol : pente, aspect, matériaux constitutifs, végétation, teneur en eau et en glace (Heginbottom, 1973).

Dégradation / destruction de la végétation

L'atterrissage des aéronefs ou la circulation des visiteurs peut provoquer une dégradation ou une destruction de la végétation sur de petites surfaces, mais les pistes d'atterrissage fréquemment utilisées ou entretenues ne comportent que peu de végétation (voir section 5.2.5). La végétation alentour des sites d'atterrissage des hydravions peut aussi être affectée, mais sur de petites superficies seulement. La circulation pédestre répétée dans une même zone peut également avoir un impact sur la végétation.

Érosion du sol

L'action des vagues créées par les hydravions peut contribuer à l'érosion du rivage, un phénomène susceptible d'avoir une incidence sur les ressources culturelles. Les voies d'eau jouaient en effet un rôle essentiel par le passé et il est important d'en conserver des traces. L'érosion contribue également à accroître la turbidité de l'eau et le dépôt de sédiments, ce qui risque d'affecter les organismes aquatiques. La multiplication des activités humaines et le piétinement le long du rivage peuvent aussi contribuer à aggraver l'érosion par endroits, surtout si les exploitants choisissent le même emplacement de façon répétée. Les pistes d'atterrissages les plus meubles sont aussi plus sujettes à l'érosion (Elliot et Elliot, 1978).

Dégradation ou enlèvement des ressources culturelles et du contexte

Les ressources culturelles peuvent être affectées par des activités provoquant un tassement du sol. Les pistes d'atterrissage sont souvent installées près des sites abritant des ressources culturelles, parce que les mêmes éléments linéaires du relief comme le cordon littoral, l'esker ou encore les éléments de relief éoliens constituent souvent de bons emplacements pour les pistes d'atterrissage ainsi que de bons emplacements pour découvrir des sites de voyage ou des terrains de camping préhistoriques ou historiques.

Sous les climats nordiques, où la terre s'accumule plus lentement, les vestiges archéologiques sont souvent à la surface du sol ou légèrement sous la surface du sol. Les pneus des aéronefs creusent des ornières et mettent au jour des artefacts et les sortent de leur contexte. Pour décharger matériel et passagers, les hydravions peuvent perturber les sites archéologiques. Les pistes d'atterrissage recouvertes de sable ou de gravier peuvent contenir des ressources culturelles (Gary Adams, comm. pers.), même si ces ressources ont déjà été sorties de leur contexte. En outre, le matériel lourd qui roule simplement sur les pistes peut tasser ou détruire des artefacts ou des sites. Il peut aussi causer des dommages lorsqu'il est utilisé pour creuser le sol non perturbé (Stephen Savauge, comm. pers.). Les artefacts exposés à la surface risquent également d'être récupérés par les visiteurs (humains ou animaux).

4.4.5.2. Mesures d'atténuation

Les exploitants doivent prendre les mesures d'atténuation suivantes :

- Obtenir un permis d'accès pour tous les atterrissages d'aéronefs.
- S'assurer, dans le cadre d'une rencontre préparatoire, que tous les clients connaissent les règlements des parcs nationaux concernant la végétation et savent qu'ils ne sont pas autorisés à prélever des éléments de la flore. Les clients doivent, avant leur départ, être informés de toutes les conditions relatives à leur voyage, notamment des impacts potentiels sur la végétation et les sols.
- Demander aux clients de vérifier qu'ils ne transportent pas de graines ni de boue sur leurs bottes, leurs vêtements ou par l'entremise de leurs animaux et, le cas échéant, de s'en débarrasser avant leur départ dans des contenants mis à leur disposition afin d'éviter les risques d'infestation.

- Veiller à ce que les personnes se rassemblant autour de l'appareil se tiennent, dans la mesure du possible, sur les surfaces les plus solides : roches, talus, gravier, sable et lits de cours d'eau en gravier.
- Ne pas laisser de marques; ne pas ériger de cairns ou d'inuksuks; ne jamais faire d'entailles dans les arbres ni autre dégradation de la végétation pour indiquer un site.
- Rappporter la découverte d'un artefact ou d'un site culturel à Parcs Canada – ne pas enlever l'artefact ni porter atteinte au site d'aucune manière.
- Ne pas retirer ni déplacer de roches de structures pouvant ressembler, même de loin, à un site archéologique : cairns, cercles de tentes, pièges à renard et caches de vivres, presque invisibles aux regards inexpérimentés.
- Ne pas atterrir dans des régions classées Zone 1.
- Surveiller la vitesse, la distance d'approche, ainsi que la vitesse de descente des appareils de façon à réduire le plus possible le bruit pour la faune, les visiteurs et les Autochtones qui utilisent les terres.
- Si des animaux se trouvent sur la piste, ne pas atterrir ou attendre avant qu'ils se soient éloignés de l'aire d'atterrissage. Ne jamais se servir des aéronefs pour repousser ou éloigner les animaux de l'aire d'atterrissage.
- Utiliser, si cela est stipulé dans le permis d'atterrissage, des « pneus de toundra ».
- Faire particulièrement attention pour éviter tout conflit entre les humains et les animaux sauvages.

4.5. Accidents et défaillances

Les accidents et les défaillances peuvent mettre l'aéronef en danger ou être cause de déversements accidentels de combustible. Vols et atterrissages s'accompagnent de risques de défaillance ou d'actions susceptibles de provoquer un écrasement. Les effets environnementaux dépendraient du lieu de l'accident, mais pourraient inclure la destruction de la faune et de la flore, le tassement du sol, la pollution des sols et de l'eau, l'altération de l'utilisation des terres par les Autochtones et la dévalorisation de l'expérience des visiteurs. Les mesures de réglementation prévues par Transports Canada veillent à garantir la sécurité des aéronefs, rendant très improbables les risques d'accident. La sécurité des aéronefs est d'importance capitale. En conséquence, au cas où celle-ci serait menacée, toutes les décisions seront essentiellement motivées par un souci de sécurité.

Des accidents peuvent se produire durant le ravitaillement en carburant, ce qui risque de contaminer les sols, la végétation, l'eau et la faune. Un déversement accidentel pourrait aussi altérer l'utilisation des terres par les Autochtones et l'expérience des visiteurs. Les compagnies exploitant des aéronefs dans les parcs doivent avoir prévu un plan d'action d'urgence en cas de déversement accidentel. Elles doivent savoir qui prévenir en cas d'accident et qui est responsable des mesures de protection de l'environnement. Comme le précise la section 4.4.3.2., le matériel nécessaire au nettoyage doit être disponible en tout temps.

4.6. Analyse et prédiction de l'importance des effets environnementaux résiduels

Conformément à l'article 20 de la *Loi*, les autorités responsables sont tenues de prendre une décision concernant l'importance des effets environnementaux négatifs d'un projet proposé (après la mise en œuvre de mesures d'atténuation). Une évaluation de l'importance des effets est obligatoire pour toutes les CVE définies à la section 4.3.

On définit comme des impacts environnementaux importants préjudiciables à l'intégrité écologique ceux dont on estime qu'ils menacent la survie d'espèces indigènes ou de biocénoses. L'importance des impacts portant atteinte aux ressources culturelles est évaluée en concertation avec les experts en ressources culturelles de Parcs Canada, en fonction des risques menaçant l'intégrité et le contexte d'un site. On étudie également les impacts susceptibles de nuire à l'utilisation des ressources culturelles et ceux qui ont une incidence sur des fonctions connexes d'autres gouvernements, collectivités ou populations autochtones (Direction générale des lieux historiques nationaux *et al.*, 1993). L'importance des impacts préjudiciables à l'utilisation des terres par les Autochtones sera évaluée en fonction de leurs effets probables sur le succès des récoltes et l'usage ancestral. Les impacts défavorables aux visiteurs seront évalués en fonction des effets éventuels sur la satisfaction de ceux-ci.

Les critères utilisés pour évaluer l'importance des impacts environnementaux sont les suivants : ampleur, étendue géographique, fréquence, réversibilité et contexte écologique (tableau 3).

Grâce à la contribution des exploitants, l'éducation et le respect croissant des clients pour l'environnement et les ressources culturelles sont quelques-uns des effets résiduels positifs de l'atterrissage d'aéronefs dans les parcs nationaux du Nord. Les clients font aussi l'expérience d'activités nouvelles dans des lieux inaccoutumés auxquels ils n'auraient pas eu accès autrement.

Compte tenu des mesures réglementaires déjà mises en œuvre par Transports Canada (pour réduire les risques d'accident) et de l'expérience des pilotes, il est hautement improbable que le vol des aéronefs entraîne des accidents susceptibles d'avoir des effets importants sur les ressources écologiques ou culturelles ou sur la sécurité et l'expérience des visiteurs.

Tableau 3. Description des critères d'importance.

Critère	Barème		
	Négligeable	Mineur	Considérable
Ampleur	L'effet constitue un dérangement	L'effet cause des dommages	L'effet a des résultats destructeurs
Étendue géographique	L'effet se limite à l'empreinte de l'activité et aux aires à proximité	L'effet risque d'avoir des impacts sur l'écosystème	L'effet aura probablement des impacts à l'échelle régionale
Durée de l'activité	Quelques minutes à plusieurs heures	Quelques jours à plusieurs semaines	Quelques mois ou plus
Fréquence	Les effets se font sentir mensuellement ou moins souvent	Les effets se produisent hebdomadairement	Les effets se produisent quotidiennement ou plus souvent
Réversibilité	Les effets sont réversibles à brève échéance sans gestion active	Les effets sont réversibles à brève échéance avec une gestion active; ou, si une gestion active n'est pas possible, les effets sont réversibles sur une saison	Les effets sont réversibles à longue échéance avec une gestion active; ou, si une gestion active n'est pas possible, les effets sont permanents
Contexte écologique	Concerne des régions autres que des sites écologiquement sensibles ou des régions classées Zone 1	Concerne des sites écologiquement sensibles (voir définition à la section 4.1.2)	Concerne des régions classées Zone 1 (voir définition à la section 4.1.2)

L'importance des effets éventuellement préjudiciables à l'environnement sera évaluée selon des critères d'ampleur, d'étendue géographique, de durée, de fréquence et de réversibilité et en fonction du contexte écologique (voir les définitions au tableau 3). L'évaluation de chacun de ces critères et leur contexte écologique qui s'y rapporte sont examinés ci-après. Chaque CVE est évaluée en fonction de l'importance des effets résiduels après atténuation et les résultats sont résumés au tableau 4.

Sols et végétation

La destruction de la végétation et le tassement de sol dus à l'atterrissage d'aéronefs ne toucheront que de petites surfaces. Les impacts secondaires ou les impacts sur des plantes rares sont hautement improbables. Le risque de contamination des sols est relativement faible et, s'il devait se produire, ne toucherait qu'une surface géographique réduite. Les aires d'atterrissage fréquemment utilisées ou entretenues n'auront que peu d'impacts supplémentaires sur la végétation et les sols. Grâce à la mise en œuvre des mesures

d'atténuation, les atterrissages d'aéronefs ne constitueront vraisemblablement pas une menace pour les espèces végétales indigènes et n'auront donc pas d'impacts importants sur la flore indigène.

Faune

Les impacts sur la faune devraient être de courte durée, de peu d'ampleur et facilement réversibles. Quelques aires d'atterrissage pourraient être plus fréquentées que d'autres, mais le respect des altitudes minimales de vol permettra de réduire les nuisances que les aéronefs constituent pour la faune. La mise en œuvre des mesures d'atténuation concernant la gestion des déchets solides et des déchets humains permettra aussi de réduire les risques d'attraction et d'accoutumance de la faune. Parallèlement, ces mesures d'atténuation réduiront les risques de contamination et d'effets nuisibles sur la santé de la faune. La région abrite des espèces vulnérables, mais il ne semble pas que les survols et les atterrissages d'aéronefs puissent contribuer à leur déclin. Les atterrissages sont peu susceptibles de menacer la survie d'espèces sauvages en un lieu quelconque des parcs; les impacts ne sont donc probablement pas importants.

Qualité de l'eau

Les effets sur la qualité de l'eau ne devraient avoir que peu d'ampleur et une faible portée sur le plan géographique. Étant donné la mise en application de mesures d'atténuation appropriées, on ne prévoit pas que les impacts des atterrissages d'aéronefs puissent avoir des effets résiduels mesurables sur la qualité de l'eau. Il est donc également peu probable que les espèces aquatiques soient menacées d'impacts secondaires.

Qualité de l'air

Les effets sur la qualité de l'air auront très peu d'ampleur et une faible fréquence. Étant donné l'application de mesures d'atténuation adéquates, il est peu probable que les impacts des atterrissages d'aéronefs puissent avoir des effets résiduels sur la qualité de l'air.

Ressources culturelles

Les atterrissages d'aéronefs se limitant à des surfaces désignées très petites, les risques d'impacts sur les ressources culturelles sont minimes. Les amerrissages, quant à eux, n'auront pas d'impact sur les ressources culturelles. La mise en œuvre de mesures d'atténuation adéquates permet de penser que les impacts des atterrissages d'aéronefs n'auront d'effets résiduels ni sur l'intégrité ni sur le contexte des ressources et des sites culturels.

Utilisation des terres par les Autochtones

L'utilisation des aéronefs est géographiquement restreinte et ne dure qu'une brève période. Grâce à la mise en application de mesures d'atténuation adéquates, il est peu probable que la faune ou la flore subisse des dommages; les récoltes traditionnelles ne devraient donc pas être touchées.

Expérience des visiteurs

L'utilisation des aéronefs est géographiquement restreinte et ne dure qu'une brève période. Compte tenu de la mise en œuvre des mesures d'atténuation adéquates, il est peu probable que les atterrissages d'aéronefs aient un impact négatif important sur la satisfaction des visiteurs.

Tableau 4. Évaluation de l'importance des effets résiduels préjudiciables aux CVE après la prise en compte des effets cumulatifs.

CVE	Aspect	Étendue géographique	Durée	Fréquence	Réversibilité	Ampleur	Contexte écologique	Importance
Végétation et sols	Contamination	Négl.	Négl.	Négl.	Cons.	Mineur	Négl.	Sans importance
	Érosion/tassement du sol	Négl.	Négl.	Négl. à mineur	Négl. à cons.	Négl. à cons.	Négl.	Sans importance
	Destruction/dégradation de la végétation	Négl.	Négl.	Négl. à mineur	Négl.	Négl. à cons.	Négl.	Sans importance
Faune	Attraction	Négl.	Négl.	Négl. à mineur	Négl.	Négl.	Négl.	Sans importance
	Contamination	Négl.	Négl.	Négl.	Négl. à cons.	Négl.	Négl.	Sans importance
	Perturbation	Négl.	Négl.	Négl.	Négl.	Négl. à mineur	Négl.	Sans importance
Qualité de l'eau	Contamination	Négl.	Négl.	Négl. à mineur	Négl.	Négl.	Négl.	Sans importance
Qualité de l'air	Pollution atmosphérique/réchauffement de la planète	Négl.	Négl.	Négl. à mineur	Négl.	Négl.	Négl.	Sans importance
Ressources culturelles	Dégradation ou destruction	Négl.	Négl.	Négl.	Cons.	Négl.	Négl.	Sans importance
Utilisation des terres par les Autochtones	Altération de l'utilisation	Négl.	Négl.	Négl. à cons.	Négl.	Négl.	Négl.	Sans importance
	Diminution du produit de la chasse	Négl.	Négl.	Négl.	Négl.	Négl.	Négl.	Sans importance
Expérience des visiteurs	Diminution de la satisfaction	Négl.	Négl.	Négl. à mineur	S/O	Négl.	Négl.	Sans importance

^a Négl. signifie négligeable.

^b S/O signifie sans objet.

^c Cons. signifie considérable.

4.7. Analyse des effets cumulatifs

Pour qu'il existe des effets cumulatifs, les CVE doivent être soumises à des effets résiduels. Aucun effet résiduel n'étant prévu sur la qualité de l'eau, de l'air et des ressources culturelles (voir le tableau 4), il n'est pas nécessaire d'effectuer une analyse des effets cumulatifs pour ces CVE.

Les effets cumulatifs peuvent être le résultat de plusieurs projets couverts par le présent REPS ou de l'interaction de projets couverts par le présent REPS et d'autres projets passés, présents ou futurs à l'intérieur ou à l'extérieur d'un parc. Dans les parcs nationaux, le plan directeur est l'outil le plus important pour gérer les effets cumulatifs. Il est propre à chaque parc et révisé tous les cinq ans de manière à être adapté à son mandat concernant l'intégrité écologique, les ressources culturelles et l'expérience des visiteurs. Déposé au Parlement, le plan directeur définit, selon le paragraphe 11(1) de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, « des vues à long terme sur l'écologie du parc et prévoit un ensemble d'objectifs et d'indicateurs relatifs à l'intégrité écologique, et des dispositions visant la protection et le rétablissement des ressources, les modalités d'utilisation du parc par les visiteurs, le zonage, la sensibilisation du public et l'évaluation du rendement. » Le plan directeur oriente toutes les activités du parc en définissant les utilisations que l'on peut en faire, les restrictions qui s'appliquent pour protéger l'intégrité écologique ainsi que les messages et les expériences destinés aux visiteurs. Les restrictions de survol et d'atterrissage et/ou le nombre de permis ou de vols autorisés dans des régions spécifiques pourraient faire partie des mesures de planification de la gestion des impacts cumulatifs. Chaque plan directeur est soumis à une évaluation environnementale stratégique pour s'assurer que les effets cumulatifs ne sont pas importants.

Les effets cumulatifs sur les sols et la végétation, la faune, l'utilisation des terres par les Autochtones et les visiteurs seront analysés ci-après dans le contexte de l'orientation établie par les plans directeurs.

Sols et végétation

Il existe une possibilité d'effets résiduels minimes sur la végétation et les sols, mais les atterrissages d'aéronefs présents, passés et futurs sont les seuls projets dans la région géographique des aires d'atterrissage qui risquent d'avoir un impact cumulatif sur les sols et la végétation. Tous les atterrissages d'aéronefs, à quelques exceptions près, ont lieu dans des aires désignées à l'annexe du *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux* de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*. Ces sites, décrits à la section 4.2.5, sont constitués de substrats durables qui ont supporté tous les atterrissages passés et sont capables de supporter ceux à venir. Les atterrissages occasionnels à d'autres endroits présentent peu de risques d'effets cumulatifs, car ils sont rarement effectués au même endroit. La mise en application des mesures d'atténuation prévues par le REPS et les plans directeurs réduit les risques d'effets environnementaux cumulatifs négatifs sur les sols et la végétation.

Faune

L'analyse des effets cumulatifs sur la faune s'organisera en fonction des projets à l'intérieur et autour de chaque parc.

Les projets à l'intérieur et autour des parcs susceptibles d'avoir une incidence sur la faune sont : les atterrissages d'aéronefs autorisés par le REPS, les activités des visiteurs et des scientifiques et l'utilisation des terres par les Autochtones. Comme il est mentionné dans l'introduction de la section 4.2.2, la faune est gérée en coopération avec des organismes externes qui veillent à la durabilité du produit de la chasse pour les Autochtones. Comme l'indique le tableau 1, ces parcs sont très peu fréquentés par les visiteurs. Les plans directeurs prévoient toutes les mesures d'atténuation nécessaires pour éviter les effets environnementaux cumulatifs négatifs résultant du tourisme ou de la recherche scientifique.

Par conséquent, la survie d'aucune espèce, en aucun lieu de ces parcs, n'est menacée par les atterrissages d'aéronefs; les effets cumulatifs préjudiciables à l'environnement sont donc sans importance. Puisqu'il n'existe pas de risque d'effets cumulatifs négatifs importants préjudiciables à la faune, les effets sur le produit de la chasse autochtone sont négligeables.

Utilisation des terres par les Autochtones

L'octroi de nombreux permis d'atterrissage en vertu du présent REPS risquerait de nuire, par effet cumulatif, à l'utilisation ancestrale des terres par les Autochtones. La fréquentation des visiteurs pourrait également altérer cette utilisation. Comme l'indique le tableau 1, la plupart des parcs sont toutefois peu fréquentés, ce qui réduit les risques de conflits avec les visiteurs et d'altération de l'utilisation autochtone. Comme le mentionne la section 1.1.4, chaque parc est géré en coopération avec des groupes autochtones qui examinent au besoin ces questions. En outre, les plans directeurs, établis en concertation avec les groupes autochtones, définissent les activités appropriées, les emplacements réservés à ces activités et les procédés à employer pour réduire les conflits susceptibles de découler de l'utilisation des terres par les Autochtones, de l'exploitation des aéronefs et des activités des visiteurs. Compte tenu de la mise en œuvre des mesures d'atténuation prévues par le REPS et des dispositions des plans directeurs, il est peu probable que les atterrissages d'aéronefs aient des effets cumulatifs environnementaux préjudiciables importants sur l'utilisation des terres par les Autochtones.

Expérience des visiteurs

L'octroi de nombreux permis d'atterrissage d'aéronefs en vertu du présent REPS pourrait, par effet cumulatif, altérer l'expérience des visiteurs, tout comme l'utilisation des terres par les Autochtones. Tel qu'il est mentionné à la section 1.1.4, chacun des parcs est géré en coopération avec des groupes autochtones qui, le cas échéant, règlent les conflits entre ces derniers et les visiteurs. En outre, les plans directeurs des parcs, établis en collaboration avec les groupes autochtones, définissent les activités appropriées, les lieux réservés à ces activités et les méthodes à employer pour réduire les conflits susceptibles de découler de l'utilisation des terres par les Autochtones, de l'exploitation des aéronefs et des activités des visiteurs. Toutefois, comme l'indique le tableau 1, les

deux parcs sont peu fréquentés, ce qui réduit les risques d'altération de l'expérience des visiteurs du fait d'une surpopulation ou de rencontres avec des populations autochtones. Grâce à la mise en place des mesures d'atténuation précisées dans le REPS et les dispositions du plan directeur, il est peu probable que les atterrissages d'aéronefs aient des effets environnementaux cumulatifs négatifs importants sur l'expérience des visiteurs.

5. Rôles et responsabilités

Parcs Canada est la seule autorité responsable participant à l'EPS. Les autorités fédérales sont le Service canadien de la faune, Transports Canada et le ministère des Pêches et des Océans. L'autre régime d'évaluation environnementale dans la région visée par l'EPS a été mis en place en vertu de la Convention définitive des Inuvialuit.

5.1. Autorités responsables

Il est à noter qu'étant donné que l'autorité responsable est Parcs Canada, le rapport d'examen préalable substitut (REPS) peut s'appliquer, s'il y a lieu, par Parcs Canada, jusqu'au moment où l'Agence déclare que le REPS n'est pas un rapport d'examen préalable type (REPT) ou que la période de déclaration prend fin.

Ce sera la responsabilité de Parcs Canada de :

- s'assurer que les projets sont identifiés de façon appropriée comme étant applicable à une catégorie;
- s'assurer que les mesures d'atténuation applicables sont mises en œuvre;
- afficher une déclaration régulière sur le site Internet du Registre, qui décrit le degré auquel le REPS a été utilisé, tel que précisé à la section 1.5;
- garder à jour le dossier de projet du Registre, de faciliter son accès au public et de répondre aux demandes d'information en temps utile;
- fournir une confirmation annuelle à l'Agence de la validité continue des conditions d'évaluation des effets cumulatifs.

Parcs Canada est responsable de la détermination de la catégorie d'un projet ainsi que de l'enregistrement du nombre d'évaluations effectuées en vertu du REPS et de la mise à jour du RCEE tel que décrit à la section 1.5. L'organisme remettra aux demandeurs de permis d'exploitation une liste des mesures d'atténuation requises par le REPS. Les mesures d'atténuation figurent également à l'annexe A et sont organisées pour en faciliter la distribution aux demandeurs. On remettra à ceux-ci la liste des mesures d'atténuation générales ainsi que la liste des mesures d'atténuation propres à chaque parc dans lesquels ils exercent leurs activités. Les demandeurs de permis d'exploitation sont responsables de la mise en application des mesures stipulées, et Parcs Canada est responsable de l'examen et de la modification du rapport tel qu'il est décrit à la section 6.

Parcs Canada est la seule autorité responsable de l'atterrissage d'aéronefs dans les parcs nationaux du Canada et la seule autorité habilitée à faire respecter la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*. Selon la *Loi sur les espèces en péril* (LEP), le ministre de l'Environnement est responsable de toutes les espèces en péril des aires du patrimoine

national administrées par Parcs Canada, y compris les parcs et lieux historiques nationaux.

5.2. Autorités fédérales

Transports Canada est une autorité fédérale dans la mesure où ce ministère a compétence sur les opérations aériennes au Canada et a par conséquent examiné le REPS durant la préparation du document. Environnement Canada est également une autorité fédérale de par son intérêt pour les espèces migratrices et les refuges d'oiseaux dans les deux parcs nationaux. Enfin, le ministre de l'Environnement est l'autorité compétente en matière d'application de la LEP.

5.3. Coordination avec les autres régimes d'EE

Tuktut Nogait et Aulavik sont situés dans la région désignée des Inuvialuit. De ce fait, conformément au paragraphe 13(7) de la *Revendication de l'Arctique de l'Ouest : convention définitive des Inuvialuit* (CDI) (Affaires indiennes et du Nord Canada, 1984), une évaluation environnementale est nécessaire pour « toute proposition d'opération d'aménagement importante, dans la région désignée, susceptible d'entraîner des répercussions environnementales graves ».

6. Procédures de révision du rapport d'examen préalable substitut

L'AR informera l'Agence par écrit de son intention de modifier le REPS selon les modalités et conditions de la déclaration. Elle discutera des modifications proposées avec l'Agence et les ministères fédéraux concernés et pourra solliciter les commentaires des parties concernées sur les modifications proposées. Pour une nouvelle déclaration relative au REPS, une période de consultation publique est nécessaire. L'AR présentera à l'Agence par la suite les modifications proposées, ainsi qu'un document justificatif pour chaque modification proposée, de même qu'une demande à savoir que l'Agence apporte des modifications ou une nouvelle déclaration relatives au REPS.

6.1. Modifications

L'objet d'une modification est de permettre des modifications mineures au REPS suite à l'expérience acquise au cours sa mise en œuvre. Les modifications n'exigent pas de consultation publique et ne permettent pas de changements à la durée de la mise en œuvre. En règle générale, les modifications apportées au REPS peuvent s'effectuer si l'Agence est satisfaite que les changements :

- représentent un remaniement de texte dont le but est de clarifier ou d'améliorer le document et la procédure du processus d'examen préalable;
- simplifient ou modifient le processus de planification;
- ne changent pas substantiellement la portée des projets assujettis au REPS ou la portée de l'évaluation de ces projets.

6.2. Nouvelle déclaration

Une nouvelle déclaration a pour objet de permettre d'apporter des changements importants au REPS suite à l'expérience acquise au cours de sa mise en œuvre. Une nouvelle déclaration nécessite une période de consultation publique. Une nouvelle déclaration relative à un REPS peut être entreprise pour le reste de la période originale de déclaration ou pour une nouvelle période de déclaration si les changements :

- élargissent le champ d'application du REPS aux projets ou aux conditions environnementales qui n'étaient pas inclus auparavant, mais qui étaient semblables ou liés aux projets compris dans la définition de la catégorie;
- représentent les modifications apportées à la portée des projets assujettis au REPS ou à la portée de l'évaluation de ces projets;
- Tiennent compte des exigences, des politiques ou des normes réglementaires nouvelles ou modifiées;
- introduisent des normes de conception et des mesures d'atténuation nouvelles;
- modifient les procédures d'avis de coordination fédéral;
- élargissent le champ d'application du REPS aux AR qui n'étaient pas auparavant des utilisateurs déclarés du rapport;
- éliminent des projets qui ne correspondent plus à la catégorie;
- prolongent la durée de la mise en œuvre du REPS.

6.3. Durée d'application

La durée d'application de l'examen préalable type est de 10 ans, soit jusqu'en 2021. Toutefois, dans la mesure où il fait partie de l'examen du plan directeur de chaque parc individuel, l'examen préalable type sera révisé et modifié au fur et à mesure, au besoin. La coordination de l'examen du plan directeur du parc et de l'examen préalable type permettra de définir le contexte de la stratégie d'utilisation et les politiques des activités d'atterrissage durant les dix années subséquentes.

Ce rapport entrera en vigueur pour une période de 10 ans à compter de la date de sa déclaration. Vers la fin de la période de déclaration du REPS, et à d'autres moments s'il le faut, Parcs Canada en examinera le contenu et son utilisation afin de permettre des mises à jour du rapport et la préparation pour une nouvelle déclaration éventuelle.

7. Références

Affaires indiennes et du Nord Canada, 1984. Revendication de l'Arctique de l'Ouest : convention définitive des Inuvialuit.

Cohen S.J., 1997. What if and so what in Northwest Canada: could climate change make a difference to the future of the MacKenzie Basin? *Arctic* 50(4):292-307.

DocumentsArchive/attendance_e.pdf, 1er novembre 2002.

Groupe de travail sur la stratification écologique, 1996. Cadre écologique national pour le Canada, Ottawa, Agriculture et Agro-alimentaire Canada, Direction générale de la recherche, Centre de recherches sur les cultures et les bestiaux et Environnement Canada, Direction générale sur l'état de l'environnement, Direction générale de l'analyse de l'écozone.

Heginbottom J.A., 1973. Some effects of surface disturbance on the permafrost active layer at Inuvik, N.W.T., Canada, Washington, National Academy of Sciences.

McVetty D., 1998. Tonquin Valley Report - Draft. Parcs Canada.

Mitchell A., 5 février 2000. The Northwest Passage Thawed. *The Globe and Mail*, page 9.

Nicell J, Cornish J., 1996. Air transport environmental challenges: how can the aviation industry develop in accordance with the principles of sustainable development? *Ecodecision* 21:62-65.

Parcs Canada, 1998. Directive de gestion 2.4.2, Procédures d'application du processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement.

Parcs Canada, 2002a. Information to Complete an Environmental Screening Report for a Mountain Guide Business Licence, Draft, Parcs Canada.

Parcs Canada, 2002b. Fréquentation Parcs Canada 1997-1998 à 2001-2002. Disponible en ligne : <http://parkscanada.pch.gc.ca/library/DownloadDocuments/>

Parcs Canada, 2010. Human Waste Guidelines – Western Arctic Field Unit. Version préliminaire 2010.06.03.

Parcs Canada, ministère du Patrimoine canadien, 1994. Principes directeurs et politiques de gestion, ministère des Approvisionnements et Services Canada.

Renewable Resources Consulting Services Limited, 1994. A Review of the Literature Pertaining to the Effects of Noise and Other Disturbances on Wildlife, Technical Report 7 of The Environmental Impact Statement on Military Flying Activities in Labrador and Quebec.

Répertoire des sites du patrimoine national, Direction générale de la recherche archéologique, gestion des ressources archéologiques, Offices RA. 1993. Directives pour la gestion des ressources archéologiques du Service des parcs canadiens. Service des parcs canadiens d'Environnement Canada.

Resources Wildlife and Economic Development. 1998. Pressures on the Arctic ecosystem from human activities. [En ligne]. Disponible à : <http://www.gov.nt.ca/RWED/library/eps/envscn.pdf>, 14 juin 2000.

Service des parcs canadiens, 1993. Description et analyse des ressources du parc national du nord du Yukon, Winnipeg, Section de la conservation des ressources naturelles, Service des parcs canadiens, Prairie et Nord.

Service d'information Grayhound, 1997. Les ressources naturelles et culturelles du parc national Aulavik, Metcalfe, Ontario.

Thurlow and Associates Environmental Control Consultants, 1984. Policy Study: Aircraft use in Northern National Parks.

Zoltai S.C., G.L. Holroyd et G.W. Scotter, 1987. A natural resource survey of Wager Bay, Northwest Territories, Edmonton, Service canadien de la faune, Ouest et Nord. Technical Report Series N° 25.

Zoltai, S.C., K.J. McCormick et G.W. Scotter, 1983. A Natural Resource Survey of Bylot Island and adjacent Baffin Island, Northwest Territories. Ottawa.

Appendice A

Résumé des mesures d'atténuation propres à chaque activité et à chaque parc

Tous les exploitants seront informés des mesures générales d'atténuation figurant à la section 1. On leur communiquera en outre les mesures d'atténuation propres aux parcs dans lesquels ils poursuivront leurs activités, figurant à la section 2. Les mesures d'atténuation concernant la gestion et la manutention du carburant sont incluses dans les mesures d'atténuation propres à chaque parc, car cette activité n'est permise qu'à Aulavik. Ces mesures d'atténuation sont les mêmes que celles du document principal, mais elles sont organisées différemment pour faciliter leur distribution aux exploitants.

1. Mesures générales d'atténuation pour les deux parcs

1.1 Gestion des déchets solides

Les exploitants doivent :

- enlever les déchets solides le jour même où ils ont été apportés dans le parc;
- éviter de brûler les déchets solides, car cette pratique est interdite.

1.2 Vol et pilotage d'aéronefs

Les exploitants devront prendre les mesures suivantes :

- Réduire la quantité de carburant utilisé et les émissions en diminuant la durée de circulation au sol des appareils et le nombre de vols, et en effectuant un minimum d'approches indirectes.
- Vérifier, s'il y a lieu, la conformité au niveau de bruit de certification.
- Informer les visiteurs des mesures prises à l'égard de la faune.
- Fournir aux visiteurs des renseignements sur les parcs qui soient conformes aux messages de Parcs Canada.
- Éviter de multiplier les passages, les poursuites, les vols stationnaires, les piqués ou tout autre comportement susceptible de perturber la faune. Ne pas utiliser les permis d'atterrissage pour observer la faune ou faire des photographies. Ne pas modifier le plan de vol pour s'approcher des animaux, ni voler directement au-dessus d'eux. Si les passagers insistent pour faire des photographies, les pilotes doivent leur expliquer que la compagnie risque de perdre son permis d'exploitation ou d'être poursuivie en vertu de la *Loi sur les Parcs nationaux du Canada*.
- Éviter les lieux de rassemblement d'animaux.

- Conserver une altitude de vol normale de 2 000 pieds (700 m) au-dessus des parcs, sauf lors de l'approche, du décollage et de l'atterrissage ou pour des raisons de sécurité.
- Conserver une altitude de vol de 3 500 pieds (1 200 m) au-dessus des refuges et des zones de concentration d'oiseaux (colonies ou aires de mue).

1.3 Approche et atterrissage

Les exploitants doivent prendre les mesures suivantes :

- S'assurer, dans le cadre d'une rencontre préparatoire, que tous les clients connaissent les règlements des parcs nationaux concernant la végétation et savent qu'ils ne sont pas autorisés à prélever des éléments de la flore. Les clients doivent, avant leur départ, être informés de toutes les conditions relatives à leur voyage, notamment des impacts potentiels sur la végétation et les sols.
- Demander aux clients de vérifier qu'ils ne transportent pas de graines ni de boue sur leurs bottes ou sur leurs vêtements ou par l'entremise de leurs animaux et, le cas échéant, de s'en débarrasser avant leur départ dans des contenants mis à leur disposition afin d'éviter les risques d'infestation.
- Veiller à ce que les personnes se rassemblant autour de l'appareil se tiennent, dans la mesure du possible, sur les surfaces les plus solides : roches, talus, gravier, sable et lits de cours d'eau en gravier.
- Ne pas laisser de marques; ne pas ériger de cairns ni d'inuksuit; ne jamais faire d'entailles dans les arbres ni autre dégradation de la végétation pour indiquer un site.
- Signaler la découverte d'un artefact ou d'un site culturel à Parcs Canada – ne pas enlever l'artefact ni porter atteinte au site d'aucune manière.
- Ne pas enlever ou déplacer de roches de structures pouvant ressembler, même de loin, à un site archéologique : cairns, cercles de tentes, pièges à renard et caches de vivres, indiscernables pour des regards inexpérimentés.
- Ne pas atterrir dans des régions classées Zone 1.
- Surveiller la vitesse, la distance d'approche ainsi que la vitesse de descente des appareils de façon à réduire le plus possible le bruit pour la faune, les visiteurs et les Autochtones qui utilisent les terres.
- Si des animaux se trouvent sur la piste, ne pas atterrir avant qu'ils se soient éloignés.
- Utiliser, si le permis d'atterrissage le stipule, des « pneus de toundra ».

2. Mesures d'atténuation propres à chaque parc

2.1 Parc national du Canada Aulavik

Gestion des déchets humains

Les mesures d'atténuation suivantes sont tirées de la version préliminaire des *Human Waste Guidelines – Western Arctic Field Unit* (Parcs Canada, 2010). Tous les usagers du

parc national Aulavik sont priés de ramasser leurs déchets humains solides, dans la mesure du possible. Bon nombre de produits d'élimination des déchets existent sur le marché et offrent des solutions portables, peu coûteuses et légères pour la collecte, le transport et l'élimination des déchets humains.

Lorsqu'il n'est pas possible de ramasser les déchets humains solides, les usagers doivent respecter les consignes suivantes :

- Encourager les clients à utiliser les toilettes avant de monter à bord de l'appareil.
- Déféquer à au moins 50 mètres des aires d'atterrissage, des terrains de camping, des sentiers et des sources d'eau douce.
- Laisser les matières fécales exposées dans la toundra ou les enterrer dans un trou d'une profondeur inférieure à 15 cm. Couvrir les matières fécales avec le déblai du trou.
- Favoriser les sites faisant face au sud pour déféquer, car ceux-ci peuvent accélérer la décomposition.
- À proximité d'un plan d'eau salée, il est acceptable de déposer les matières fécales dans un petit fossé près de la laisse des hautes eaux.
- Conserver le papier hygiénique, dans la mesure du possible. De très petites quantités peuvent toutefois être brûlées, dans un environnement contrôlé.

Les usagers ne sont pas tenus de ramasser l'urine. Toutefois, l'introduction d'urine humaine dans les sources d'eau douce doit être réduite au minimum. Les usagers doivent donc respecter les consignes suivantes :

- Uriner à au moins 50 mètres des aires d'atterrissage, des terrains de camping, des sentiers et des sources d'eau douce.
- Favoriser les sols rocheux ou graveleux pour uriner, car ceux-ci peuvent réduire les risques d'attraction d'animaux sauvages.
- Conserver le papier hygiénique, dans la mesure du possible. De très petites quantités peuvent toutefois être brûlées, dans un environnement contrôlé.

Les usagers qui comptent ramasser les déchets humains solides à des fins d'élimination appropriée à l'extérieur des parcs nationaux sont priés, dans la mesure du possible, d'uriner séparément avant de déféquer. L'urine ajoute un poids et un volume considérables aux accumulations de déchets à éliminer.

Grands groupes

Les groupes qui prévoient utiliser le même emplacement pour plus de 20 jours-personnes peuvent être tenus de ramasser tout déchet humain solide. Par exemple, un groupe de 4 personnes campant à un emplacement donné pendant 2 jours correspondrait à 8 [4 x 2] jours-personnes. De même, un groupe de 5 personnes comptant utiliser un camp de base pendant 7 jours correspondrait à 35 [5 x 7] jours-personnes. Les grands groupes ou ceux qui ont l'intention d'utiliser un camp de base sont tenus de communiquer avec l'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest pour obtenir des indications supplémentaires.

Neige

Les guides devront veiller à ce que, pour satisfaire leurs besoins personnels, les groupes s'éloignent du sentier principal ou des aires d'atterrissage. Il conviendra de choisir des endroits susceptibles de ne pas être fréquentés par d'autres visiteurs, à bonne distance des plans d'eau, et d'enterrer profondément les déchets avant de partir.

Gestion et manutention du carburant

Les exploitants doivent prendre les mesures suivantes :

- S'assurer qu'ils ont à leur disposition un matériau absorbant pour essuyer d'éventuels déversements accidentels pendant le ravitaillement des appareils.
- Utiliser un pistolet manuel muni d'un déclencheur pour éviter les débordements lors du ravitaillement.
- Utiliser un système de vidange de carburant écologique pour éviter les fuites.
- Les pilotes doivent avoir reçu une formation en matière de surveillance des barils et de détection des fuites.
- Les pilotes doivent également être formés pour intervenir d'urgence en cas de déversement accidentel et avoir à leur disposition le matériel pour contenir les fuites et les débordements.

2.2 Parc national du Canada Tuktut Nogait

Gestion des déchets humains

Les mesures d'atténuation suivantes sont tirées de la version préliminaire des *Human Waste Guidelines – Western Arctic Field Unit* (Parcs Canada, 2010). Tous les usagers du parc national Tuktut Nogait sont priés de ramasser leurs déchets humains solides, dans la mesure du possible. Bon nombre de produits d'élimination des déchets existent sur le marché et offrent des solutions portables, peu coûteuses et légères pour la collecte, le transport et l'élimination des déchets humains.

Lorsqu'il n'est pas possible de ramasser les déchets humains solides, les usagers doivent respecter les consignes suivantes :

- Encourager les clients à utiliser les toilettes avant de monter à bord de l'appareil.
- Déféquer loin des terrains de camping et des sentiers, et à au moins 50 mètres des sources d'eau douce.
- Laisser les matières fécales exposées dans la toundra ou les enterrer dans un trou d'une profondeur inférieure à 15 cm. Couvrir les matières fécales avec le déblai du trou.
- Favoriser les sites faisant face au sud pour déféquer, car ceux-ci peuvent accélérer la décomposition.
- Conserver le papier hygiénique, dans la mesure du possible. De très petites quantités peuvent toutefois être brûlées, dans un environnement contrôlé.

Les usagers ne sont pas tenus de ramasser l'urine. Toutefois, l'introduction d'urine humaine dans les sources d'eau douce doit être réduite au minimum. Les usagers doivent donc respecter les consignes suivantes :

- Uriner à au moins 50 mètres des aires d'atterrissage, des terrains de camping, des sentiers et des sources d'eau douce.
- Favoriser les sols rocheux ou graveleux pour uriner, car ceux-ci peuvent réduire les risques d'attraction d'animaux sauvages.
- Conserver le papier hygiénique, dans la mesure du possible. De très petites quantités peuvent toutefois être brûlées, dans un environnement contrôlé.

Les usagers qui comptent ramasser les déchets humains solides à des fins d'élimination appropriée à l'extérieur des parcs nationaux sont priés, dans la mesure du possible, d'uriner séparément avant de déféquer. L'urine ajoute un poids et un volume considérables aux accumulations de déchets à éliminer.

Grands groupes

Les groupes qui prévoient utiliser le même emplacement pour plus de 20 jours-personnes peuvent être tenus de ramasser tout déchet humain solide. Par exemple, un groupe de 4 personnes campant à un emplacement donné pendant 2 jours correspondrait à 8 [4 x 2] jours-personnes. De même, un groupe de 5 personnes comptant utiliser un camp de base pendant 7 jours correspondrait à 35 [5 x 7] jours-personnes. Les grands groupes ou ceux qui ont l'intention d'utiliser un camp de base sont tenus de communiquer avec l'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest pour obtenir des indications supplémentaires.

Neige

Les guides devront veiller à ce que, pour satisfaire leurs besoins personnels, les groupes s'éloignent du sentier principal ou des aires d'atterrissage. Il conviendra de choisir des endroits susceptibles de ne pas être fréquentés par d'autres visiteurs, à bonne distance des plans d'eau, et d'enterrer profondément les déchets avant de partir.

Appendice B

Protocole sur les caches à carburant dans les parcs nationaux de l'Arctique de l'Ouest

Unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest

Agence Parcs Canada

Inuvik, Territoires du Nord-Ouest

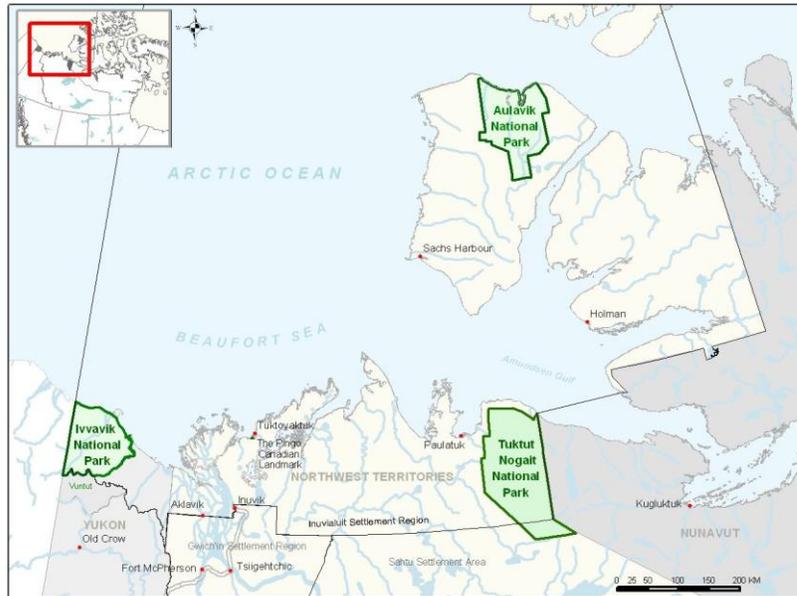
Avril 2006

1.0 Introduction

Depuis de nombreuses années, Parcs Canada et ses partenaires stockent des barils de carburant dans des caches situées dans les parcs nationaux de l'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest à l'appui de différents projets, des activités courantes et des urgences. Comme les aires protégées de cette unité de gestion se trouvent en région éloignée, le stockage de carburant dans des caches dans l'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest est nécessaire pour la poursuite des programmes et des activités de gestion de l'Agence et de nos partenaires. L'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest a mobilisé des ressources considérables au cours des dernières années dans le but de nettoyer les caches de carburant, les barils laissés à l'abandon et les déversements. Il n'existe actuellement aucun règlement sur le stockage de barils en petites quantités dans les régions sauvages. Parcs Canada vise donc à remédier à cette situation par la mise en application du *Protocole sur les caches de carburant dans les parcs nationaux de l'Arctique de l'Ouest* (avril 2006). Le protocole fournira à Parcs Canada, à ses partenaires et aux exploitants d'aéronefs des instructions à suivre lors de la planification de projets ou d'activités qui nécessitent de stocker des réserves de carburant dans les parcs nationaux. Il fera aussi la promotion de pratiques exemplaires dans la gestion des carburants, comme le contrôle des stocks, le confinement secondaire et la capacité d'intervention en cas de déversement. Le présent document constitue un document de travail qui évoluera avec le temps, afin d'assurer la protection de l'intégrité écologique et culturelle de nos parcs nationaux et de permettre aux visiteurs de fréquenter ces trésors nationaux et d'en profiter en toute sécurité pendant des générations.

2.0 Portée

Ce document traite du stockage de barils de carburant sur les terres administrées par l'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest, et constitue un complément aux exigences des propriétaires fonciers applicables aux carburants stockés par l'Agence sur des terres administrées par d'autres instances. Le protocole précise les normes minimales à respecter pour stocker du carburant dans les parcs nationaux et le site naturel suivants : le parc national du Canada Ivvavik, le parc national du Canada Aulavik, le parc national du Canada Tuktut Nogait et le site canadien des pingos (figure 1).



ARCTIC OCEAN	OCÉAN ARCTIQUE
BEAUFORT SEA	MER DE BEAUFORT
Aulavik National Park	Parc national Aulavik
Ivvavik National Park	Parc national Ivvavik
Tuktut Nogait National Park	Parc national Tuktut Nogait
NORTHWEST TERRITORIES	TERRITOIRES DU NORD-OUEST
The Pingo Canadian Landmark	Site canadien des pingos
Inuvialuit Settlement Region	Région désignée des Inuvialuit
Sahtu Settlement Area	Zone désignée du Sahtu
Gwich'in Settlement Region	Région visée par le règlement de la revendication des Gwich'in
Amundsen Gulf	Golfe Amundsen

Figure 1. Carte régionale des parcs nationaux et du site canadien dans l'Arctique de l'Ouest

3.0 Buts

- Protéger l'intégrité écologique et culturelle des parcs nationaux et du site canadien dans l'Arctique de l'Ouest.
- Appuyer Parcs Canada dans l'atteinte de ses objectifs opérationnels, ainsi que ses partenaires de gestion dans leurs activités.
- Limiter l'impact visuel sur le paysage au profit de l'expérience du visiteur.

4.0 Objectifs

- Réduire au minimum la quantité de carburant stocké dans les parcs nationaux à l'appui des activités courantes et de gestion.

- Améliorer la capacité de stockage et contrôler le stockage de carburant dans les parcs nationaux et le site canadien dans l'Arctique de l'Ouest, et prévenir la détérioration des barils découlant de la manutention, du vieillissement et de la corrosion.
- Veiller à ce que l'équipement et les protocoles nécessaires au confinement du carburant et aux interventions en cas de déversement soient en place à tous les emplacements désignés comme caches de carburant.
- Réduire au minimum l'impact visuel et les déchets sur les emplacements des caches de carburant.

5.0 Emplacements des caches de carburant dans les parcs nationaux de l'Arctique de l'Ouest

Il existe quatre emplacements désignés comme caches de carburant sur les terres administrées par l'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest. Le stockage temporaire de carburant dans des emplacements non désignés comme caches de carburant sera traité au cas par cas par le directeur de l'unité de gestion (Section 7.0). Tous les barils de carburant stockés dans un parc national ou un site canadien sont assujettis aux protocoles généraux énoncés dans le présent document.

Parc national du Canada Aulavik

- Green Cabin (73° 13' N / 119° 32' O)

La cache de carburant de Green Cabin est située près de la limite sud du parc le long de la rivière Thomsen. Un chalet et une piste d'atterrissage se trouvent aussi à cet emplacement.

- Polar Bear Cabin (74° 08' N / 119° 59' O)

La cache de carburant de Polar Bear Cabin est située près du lac Nangmagvik. Un chalet et une piste d'atterrissage se trouvent aussi à cet emplacement.

Parc national du Canada Ivvavik

- Komakuk Beach (69° 36' N / 140° 10' O)

La cache de carburant de Komakuk Beach est située le long de la piste d'atterrissage adjacente aux installations du Système d'alerte du Nord du ministère de la Défense nationale.

- Station Sheep Creek (69° 09' N / 140° 09' O)

La cache de carburant de Sheep Creek est située près de la piste d'atterrissage de cette station.

Parc national du Canada Tukut Nogait

Il n'existe aucun emplacement désigné comme cache de carburant dans le parc national Tukut Nogait.

Site canadien des pingos

Il n'existe aucun emplacement désigné comme cache de carburant dans le site canadien des pingos. Ce site est situé tout près de la collectivité de Tuktoyaktuk.

6.0 Protocoles généraux pour le stockage de carburant dans les caches

Autorisation

- Une autorisation écrite préalable du directeur de l'unité de gestion ou de son délégué est nécessaire pour stocker du carburant dans une cache sur les terres administrées par Parcs Canada dans l'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest. La marche à suivre pour obtenir une autorisation est expliquée en détail à la section 7.0.
- Les barils de carburant doivent être stockés aux endroits désignés dans la liste du présent protocole ou en annexe, ou selon les termes de l'autorisation du directeur. Tous les barils de carburant stockés dans un parc national ou un site canadien sont assujettis aux présents protocoles généraux.
- Tous les barils de carburant stockés dans des caches doivent être retirés à la fin de la période d'occupation indiquée sur l'autorisation.

Livraison des barils de carburant

- Éviter la manutention brusque des barils de carburant.
- Au moment de la livraison, les barils feront l'objet d'une inspection visuelle afin de déceler tout signe de fuite au niveau des joints supérieur et inférieur et au niveau des bondes après leur placement dans la cache.

- Au moment de la livraison, les barils seront placés dans des unités de confinement secondaire approuvées.
- Dans les unités de confinement secondaire de type bassin de rétention, les barils de carburant seront entreposés en position verticale, et non empilés.

Cache de barils de carburant

- Tout le carburant sera stocké dans des barils neufs ou remis en état qui ne sont ni endommagés, ni corrodés, ni fuyants.
- Toutes les caches seront situées au moins à 100 mètres au-dessus de la ligne des hautes eaux de tout plan d'eau, y compris les cours d'eau saisonniers.
- Tous les barils porteront une étiquette du Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT) et une étiquette d'identification de produit.
- Tous les barils de carburant porteront clairement les mentions suivantes :
 - l'année du placement dans la cache;
 - le ministère ou l'organisme responsable.
- La période de stockage permise pour tous les barils de carburant (pleins, entamés et vides) dans les caches ne dépassera pas trois ans après la date du placement dans la cache.
- Parcs Canada fournit une trousse de lutte contre les déversements à tous les emplacements désignés comme caches de carburant (annexe 1). Veuillez communiquer avec le coordonnateur des caches de carburant pour savoir où se trouve cette trousse. La trousse de lutte contre les déversements sera nécessaire pour le stockage temporaire de carburant dans les emplacements non désignés autorisés par le directeur.

Confinement secondaire

- Tous les barils de carburant seront stockés dans des unités de confinement secondaire portables munies de bassins récepteurs imperméables aux hydrocarbures. Comme les emplacements se trouvent en région éloignée, ces unités seront adaptées au transport dans les aéronefs disponibles à Inuvik (T.N.-O.), et capables d'atterrir à ces emplacements (habituellement des hélicoptères ou des avions de type Twin Otter).

- Il est interdit de construire des structures permanentes de confinement de carburant dans les parcs nationaux et le site canadien de l'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest.
- L'unité de confinement secondaire pourra contenir un volume de carburant déversé de 25 % supérieur à celui du plus gros contenant qui s'y trouve (p. ex., si le plus gros contenant est un baril de 205 litres, l'unité de confinement doit pouvoir contenir un déversement de 255 litres). Prenez note que le directeur ou son délégué pourra, à sa discrétion, accroître les exigences quant à la capacité de confinement de toute unité, en fonction de différents facteurs, comme la quantité de carburant à stocker dans l'unité et le type d'unité de confinement utilisé.
- Comme il peut parfois s'écouler jusqu'à neuf mois avant que quiconque ne se présente à ces emplacements, l'unité de confinement sera à l'épreuve des intempéries; un dispositif, auquel les utilisateurs auront facilement accès, qu'ils pourront facilement sécuriser et qui nécessitera un entretien minimal, empêchera l'eau et la neige de pénétrer dans l'unité de confinement.
- Dans les unités de confinement secondaire de type bassin de rétention, les barils de carburant seront entreposés en position verticale, et non empilés.
- Il faudra éviter de verrouiller les unités de confinement.
- Voir l'annexe 2 - *Exemples d'unités de confinement secondaire utilisées par Parcs Canada.*

Inventaire

À la fin de chaque été (mi-septembre), les groupes qui stockent du carburant dresseront l'inventaire des barils de carburant dans les caches, en indiquant le type de carburant et l'année du placement dans la cache, ainsi que le nombre de barils pleins, entamés et vides restant, et le remettront à Parcs Canada. Utiliser le Formulaire d'inventaire de cache de carburant (annexe 3) et le faire parvenir au coordonnateur des caches de carburant.

Non-conformité

Le défaut de se conformer aux présents protocoles généraux entraînera le retrait par Parcs Canada des barils de carburant aux frais du propriétaire, du ministère ou de l'organisme responsable.

7.0 Marche à suivre pour obtenir l'autorisation de stocker du carburant dans une cache dans les parcs nationaux de l'Arctique de l'Ouest

- Si vous souhaitez stocker du carburant dans une cache dans un parc national de l'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest, veuillez prévoir au moins 60 jours entre la date du dépôt de votre demande écrite et la réception de l'autorisation.
- Communiquez avec le coordonnateur des caches de carburant (section 10.0) dès le début de votre processus de planification afin de discuter de vos besoins et de l'application des protocoles généraux.
- Remplissez le Formulaire de demande de stockage de carburant (annexe 4) et faites-le parvenir au coordonnateur des caches de carburant.
- Votre demande sera étudiée et, si elle est approuvée, une autorisation écrite sera délivrée par le directeur, ou son délégué, qui vous permettront de stocker du carburant sur les terres administrées par Parcs Canada en conformité avec les protocoles généraux énoncés dans le présent document. Le directeur peut à sa discrétion imposer des conditions supplémentaires.

8.0 Interventions en cas d'urgence et confinement des déversements

Les annexes 5 et 6 donnent un résumé des mesures à prendre pour la gestion des barils et pour le confinement, le nettoyage et le signalement des déversements de carburant.

9.0 Ressources en cas d'urgence

Parcs Canada, Unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest

Bureau : 867-777-8800

Cellulaire : 867-777-4893 (en été seulement)

Numéro d'urgence déversement – Yukon

867-667-7244

Numéro d'urgence déversement – Territoires du Nord-Ouest

867-920-8130

10.0 Coordonnées du coordonnateur des caches de carburant de l'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest

Pour toute question en rapport avec le présent protocole ou avec le stockage de carburant en cache dans les parcs nationaux de l'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest, communiquez avec :

Coordonnateur des caches de carburant

Parcs Canada – Unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest

C.P. 1840

Inuvik, T. N.-O., X0E 0T0

Bureau : 867-777-8800

Télécopieur : 867-777-8820

Cellulaire : 867-777-4893 (en été seulement)

PAGE D'APPROBATION

Protocole sur les caches de carburant dans les parcs nationaux de l'Arctique de l'Ouest
(avril 2006)

Protocole préparé par :

D. Drummond

Garde de parc et coordonnateur des caches de carburant

Unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest

Recommandé par :

Original signé par :

Date :

C. Bucher

Gestionnaire intérimaire, Conservation des ressources

Unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest

E. McLean

Scientifique des écosystèmes II et

Coordonnateur, Systèmes de gestion de l'environnement

Unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest

Approuvé par :

Original signé par :

Date :

A. Fehr

Directeur

Unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest

Annexe 1 : Contenu de la trousse de lutte contre les déversements

L'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest fournit une trousse de lutte contre les déversements (hydrocarbures et carburant uniquement) à chaque emplacement désigné comme cache de carburant dans les parcs nationaux de l'Arctique de l'Ouest. La trousse est contenue dans un baril bleu de 55 gallons en polyéthylène de haute densité. Veuillez communiquer avec le coordonnateur des caches de carburant pour connaître l'emplacement de la trousse de lutte contre les déversements aux endroits désignés comme caches de carburant.

Chaque trousse comprend :

- 1 baril bleu de 55 gallons en polyéthylène avec couvercle et bande;
- 100 tampons (17 po x 19 po) absorbants de 12 onces;
- 4 boudins absorbants (96 po x 3 po);
- 12 boudins absorbants (48 po x 3 po);
- 20 essuie-mains;
- 6 sacs à ordures avec attaches;
- 1 contenant de 20 lb d'absorbant tout usage;
- 1 couteau;
- 1 rouleau de ruban adhésif pour conduite;
- 3 masques anti-poussières;
- 2 paires de gants en nitrile verts;
- 2 paires de lunettes de sécurité;
- 2 combinaisons jetables;
- 1 fiche d'instructions;
- 1 tube de mastic (sec) Plug-n-Dyke pour calfeutrer les barils;
- 1 pelle;
- 2 bâches.



Pour des renseignements supplémentaires sur les trousse de lutte contre les déversements :

- *Acklands Grainger Inc.* – www.acklandsgrainger.com

- *Arcus Absorbents Inc.* – www.arcusabsorbents.com

- *Can-Ross Environmental Services Ltd.* – www.canross.com

Annexe 2 : Exemples d'unités de confinement secondaire utilisées par l'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest

Confinement secondaire

L'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest utilise actuellement deux dispositifs de confinement secondaire conçus pour réduire au minimum les impacts sur l'environnement des déversements de carburant attribuables à un baril défectueux, une bonde lâche ou un joint de bonde endommagé.

a) Unité de confinement des barils pour l'extérieur

- *Pye Brothers Fuels Ltd.* – www.pyebrothers.ca/Accessories/index.htm



b) Bassins de rétention portables à boutons-pression

- *Acklands-Grainger Inc.* – www.acklandsgrainger.com

- *Clean Spill* – 905-293-9995

- *ENPAC Corporation* – www.enpac.com



Annexe 3 : Formulaire d'inventaire de cache de carburant de l'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest



Fuel Cache Inventory Form

At the end of each summer field season (mid-September), groups that have fuel stored in national parks in the Western Arctic are required to provide Parks Canada – Western Arctic Field Unit with an updated fuel drum inventory. Please fill out this Fuel Cache Inventory form and send to address provided below. Thank you!

Responsible Department/Agency:	Date:
Contact Person:	
Phone # :	E-Mail:
Project:	

Fuel Cache Location	Fuel Type	# Full Drums	# Partial Drums	# Empty Drums	Year Placed at Site

Comments:

Send Completed Fuel Inventory Form to:

Fuel Cache Coordinator
 Parks Canada - Western Arctic Field Unit
 P.O. Box 1840
 Inuvik, N.T.
 X0E 0T0
 Fax: 867-777-8820



Formulaire d'inventaire de cache de carburant

À la fin de chaque été (mi-septembre), les groupes qui stockent du carburant dans les parcs nationaux de l'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest doivent dresser l'inventaire des barils de carburant dans les caches et le remettre à Parcs Canada. Veuillez remplir le présent Formulaire d'inventaire de cache de carburant et le faire parvenir à l'adresse indiquée ci-dessous. Merci.

Ministère ou organisme responsable :

Date :

Personne-ressource :

Numéro de téléphone :

Courriel :

Projet :

Emplacement de la cache de carburant	Type de carburant	Nombre de barils pleins	Nombre de barils entamés	Nombre de barils vides	Année du placement dans la cache

Commentaires

Faire parvenir le formulaire rempli à :
Coordonnateur des caches de carburant
Parcs Canada – Unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest
C.P. 1840
Inuvik (T.N.-O.)
X0E 0T0

Télécopieur : 867-777-8820

Annexe 4 : Formulaire de demande de cache de carburant



Fuel Caching Request Form

Please plan for a **minimum of 60 days** from date of your written request is submitted to receipt of authorization. Contact our fuel cache coordinator early on in your planning process to discuss your caching needs and the application of general protocols.

Department/Agency		Date
Name		Title
Project		
Address	City	Postal Code
Telephone Number	E-Mail	
Emergency Contact Number		

Where would you like to cache fuel?

Fuel Cache Location (Check One)	Fuel Type	# of Drums	Date Placed at Site	*Removal Date
<input type="checkbox"/> Sheep Creek Station (Ivvavik National Park)				
<input type="checkbox"/> Komakuk Beach (Ivvavik National Park)				
<input type="checkbox"/> Green Cabin (Aulavik National Park)				
<input type="checkbox"/> Polar Bear Cabin (Aulavik National Park)				
<input type="checkbox"/> Other _____ (National Park and UTM)				

*The permitted period of occupancy for all fuel drums (full, partial, and empty) at fuel cache locations may not exceed three years from the date placed at the site.

Do you currently have fuel drums cached in the Western Arctic National Parks ?

Fuel Cache Location	Fuel Type	# of Full Drums	# Partial Drums	# Empty Drums	*Year Placed at Site

Additional Details on Protocol Compliance

On a separate page to be submitted with your Fuel Caching Request Form, briefly outline your plan to comply with general fuel caching protocols, including: name of air charter company to be used for fuel delivery; schedule and budget for deployment and removal of fuel; description of secondary containment system to be used; and any other best practices you intend to implement.

Send Completed Fuel Caching Request Form to:

Fuel Cache Coordinator
 Parks Canada - Western Arctic Field Unit
 P.O. Box 1840
 Inuvik, N.T.
 X0E 0T0
 Fax: 867-777-8820

Formulaire de demande de cache de carburant

Veillez prévoir **au moins 60 jours** entre la date du dépôt de votre demande écrite et la réception de l'autorisation. Communiquez avec le coordonnateur des caches de carburant dès le début de votre processus de planification afin de discuter de vos besoins et de l'application des protocoles généraux.

Ministère ou organisme

Date

Nom

Titre

Projet

Adresse

Ville

Code postal

Numéro de téléphone

Courriel

Numéro en cas d'urgence

Où souhaitez-vous stocker du carburant?

Emplacement de la cache (cochez une case)	Type de carburant	Nombre de barils	Date du placement	*Date du retrait
Station de Sheep Creek (Parc national Ivvavik)				
Komakuk Beach (Parc national Ivvavik)				
Green Cabin (Parc national Aulavik)				
Polar Bear Cabin (Parc national Aulavik)				
Autre (Parc national et zone UTM)				

*La durée du stockage en cache de tous les barils (pleins, entamés et vides) ne doit pas dépasser trois ans à partir de la date du placement.

Avez-vous actuellement des barils de carburant stockés dans les parcs nationaux de l'Arctique de l'Ouest?

Emplacement de la cache de carburant	Type de carburant	Nombre de barils pleins	Nombre de barils entamés	Nombre de barils vides	*Année du placement dans la cache

Renseignements sur la conformité aux protocoles

Sur une feuille séparée, veuillez décrire brièvement les mesures que vous comptez prendre pour vous conformer aux protocoles généraux relatifs aux caches de carburant. Indiquez notamment le nom du transporteur aérien qui effectuera la livraison du carburant, le calendrier et le budget prévus pour le placement et le retrait du carburant, la description du système de confinement secondaire qui sera utilisé et toute autre pratique exemplaire que vous comptez observer.

Faire parvenir le formulaire rempli à :

Coordonnateur des caches de carburant
Parcs Canada – Unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest
C.P. 1840
Inuvik (T.N.-O.)
X0E 0T0
Télécopieur : 687-777-8820

Annexe 5 : Intervention d'urgence et confinement de déversement

Si un baril est endommagé, suivre les instructions suivantes :

1. Manipuler le baril de manière à ce que le dommage soit sur le dessus afin de réduire les fuites.
2. Placer le baril dans l'unité de confinement secondaire.
3. Colmater le baril à l'aide du mastic Plug-n-Dyke fourni dans la trousse.
4. Marquer immédiatement les barils endommagés pour éviter la réutilisation de leur contenu.
5. Retirer immédiatement les barils de la cache. Le retrait des barils endommagés est une priorité.

En cas de déversement, suivre les instructions suivantes :

1. Utiliser la trousse fournie pour contenir et nettoyer le carburant déversé :
 - Absorber le plus de carburant possible avec les produits absorbants fournis dans la trousse. Utiliser la pelle pour ramasser le sol imbibé de carburant.
 - S'il y a lieu, utiliser les barrages flottants pour écumer les contaminants de la surface de l'eau.
 - Placer les absorbants et le sol contaminés dans le baril de la trousse ou utiliser les bâches fournies.
 - Retirer immédiatement les matériaux contaminés. Le retrait de ces matériaux est une priorité.
2. Signaler immédiatement le déversement à l'unité de gestion de l'Arctique de l'Ouest au 867-777-8800 ou 867-777-4893 (en été seulement).
3. Dans les cas de déversements dans le territoire du Yukon, dont le parc national d'Ivvavik, utiliser la ligne d'urgence déversement du Yukon au 867-667-7244. Vous êtes tenu par la loi de signaler immédiatement tout déversement de plus de 200 litres dans le territoire du Yukon.
4. Dans les cas de déversements dans les Territoires du Nord-Ouest, dont les parcs nationaux Aulavik et Tuktoyaktuk et le site canadien des pingos, utiliser la ligne d'urgence déversement des Territoires du Nord-Ouest au 867-920-8130. Vous êtes tenu par la loi de signaler immédiatement tout déversement de plus de 100 litres dans les Territoires du Nord-Ouest.

Annexe 6 : Formulaire de signalement de déversements dans les Territoires du Nord-Ouest



NWT SPILL REPORT (Oil, Gas, Hazardous Chemicals or other Materials)

24 – Hour Report Line
Phone: (867) 920-8130
Fax: (867) 873-6924

A Report Date and Time		B Date and Time of spill (if known)		C <input type="checkbox"/> Original Report <input type="checkbox"/> Update no. _____		Spill Number	
D Location and map coordinates (if known) and direction (if moving)							
E Partly responsible for spill							
F Product(s) spilled and estimated quantities (provide metric volumes/weights if possible)							
G Cause of spill							
H Is spill terminated? <input type="checkbox"/> yes <input type="checkbox"/> no		I If spill is continuing, give estimated rate		J Is further spillage possible? <input type="checkbox"/> yes <input type="checkbox"/> no		K Extent of contaminated area (in square meters if possible)	
L Factors effecting spill or recovery (weather conditions, terrain, snow cover, etc.)				M Containment (natural depression, dikes, etc.)			
N Action, if any, taken or proposed to contain, recover, clean up or dispose of product(s) and contaminated materials							
O Do you require assistance? <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/> yes, describe:				P Possible hazards to person, property, or environment, eg: fire, drink water, fish or wildlife			
Q Comments or recommendations						FOR SPILL LINE USE ONLY	
						Lead agency	
						Spill significance	
						Lead Agency contact and time _____ _____ _____	
						Is this file now closed? <input type="checkbox"/> yes <input type="checkbox"/> no	
Reported by		Position, Employer, Location			Telephone		
Reported to		Position, Employer, Location			Telephone		

NWT 1752/0202

[logo T.N.-O.]

RAPPORT DE DÉVERSEMENT
(Hydrocarbures, gaz, produits chimiques dangereux et autres substances)

Numéros d'urgence 24 h
Téléphone : 867-920-8130
Télécopieur : 867-873-6924

- A** Date et heure du rapport
- B** Date et heure du déversement (si connues)
- C** Rapport initial
Mise à jour n° ____ N° du déversement ____
- D** Emplacement et coordonnées cartographiques (si connues) et direction (si écoulement)
- E** Responsable du déversement
- F** Produit(s) déversé(s) et quantité estimée (volumes et poids en mesures métriques si possible)
- G** Cause du déversement
- H** Déversement terminé? Oui Non
- I** Si déversement continu, indiquer le débit estimé
- J** Possibilité d'autre déversement? Oui Non
- K** Surface contaminée (en mètres carrés si possible)
- L** Facteurs influant sur le déversement ou le rétablissement (conditions climatiques, terrain, enneigement, etc.)
- M** Confinement (dépressions naturelles, digues, etc.)
- N** S'il y a lieu, mesures prises ou proposées pour endiguer, récupérer, nettoyer ou éliminer le(s) produit(s) et les matériaux contaminés.
- O** Besoin d'aide? Non Oui, précisez :
- P** Dangers potentiels pour les personnes, les biens ou l'environnement (p. ex., incendie, eau potable, poissons, faune sauvage)
- Q** Commentaires ou recommandations

RÉSERVÉ À L'ADMINISTRATION

Organisme responsable

Importance du déversement

Nom et coordonnées de la personne-ressource de l'organisme responsable

Ce dossier est-il maintenant fermé? Oui Non

Rapport fait par Titre, employeur, emplacement Numéro de téléphone

Rapport fait à Titre, employeur, emplacement Numéro de téléphone