
ANNEXES

ANNEXE I

LETTRE TRANSMISE AUX GOUVERNEMENTS PARTICIPANTS



Monsieur,

L'activité économique est en croissance dans le Nord du Canada. Plus de 100 milliards de dollars en projets sont en développement ou en planification. Le défi des gens du Nord est de maximiser les bénéfices de ces projets dans les communautés nordiques.

En 2004, dans le cadre de leurs travaux, les membres du comité ont élaboré un cadre de référence visant à maximiser les impacts des projets dans les communautés du Nord et à déterminer des indicateurs permettant d'établir un système de suivi. Vous trouverez ci-joint le rapport d'activités 2004-2005 de ce comité.

Cette année, le comité entend poursuivre ses activités en élaborant un répertoire des indicateurs de maximisation et en dressant une liste des meilleures pratiques. À cet effet, nous vous demandons votre collaboration.

Pouvez-vous identifier deux projets majeurs qui sont en cours de développement ou qui ont été complétés? Pour chaque projet, veuillez fournir les précisions suivantes :

1. Le nom et la description du projet, y compris le coût des investissements, ainsi que les impacts économiques, sociaux et environnementaux.
2. Une liste des indicateurs économiques et sociaux utilisés (passés et actuels) et leur raison d'être.
3. Le palier administratif où l'impact d'un projet est suivi. Il peut s'agir par exemple du palier de la communauté, de la région, de la province ou d'un autre. Y a-t-il des arguments pour et contre associés à une telle approche?
4. Les problèmes ou les lacunes dans l'usage des indicateurs actuels.
5. Les autres indicateurs qui, d'après vous, seraient plus appropriés.

... 2

Le comité sur la maximisation est, en outre, intéressé à en apprendre davantage sur vos expériences avec ces indicateurs. Par exemple :

1. Les indicateurs sont-ils destinés à aider votre territoire ou votre province à maximiser les avantages?
2. Quelles sont les difficultés liées à l'élargissement de la base d'indicateurs de maximisation?
3. Est-ce que votre organisation assure un suivi des indicateurs de maximisation pendant toute la durée d'un projet? Comment vous y prenez-vous?
4. Avez-vous des conseils à donner sur la manière d'élaborer et de mettre en œuvre les meilleures pratiques pour maximiser les avantages des projets majeurs?

Afin de disposer d'assez de temps pour compiler et analyser l'information, nous souhaiterions recevoir les soumissions de chaque territoire et province d'ici au 1^{er} mai 2006. Les soumissions sous forme électronique peuvent être transmises à l'adresse suivante :

Madame Manon Cyr
Ministère des Affaires municipales et des Régions
511, route 167, C.P. 70
Chibougamau (Québec) G8P 2K5
N° de téléphone : 1 866 471-8227
Courriel : manon.cyr@mamr.gouv.qc.ca

Je désire vous remercier de partager votre expérience. Votre soumission contribuera au développement des connaissances et elle fournira aux territoires et aux provinces des outils pratiques pour maximiser les avantages des projets majeurs.

Si vous avez des questions, des commentaires ou des préoccupations, veuillez communiquer avec moi ou avec M. Kevin Todd, par téléphone au 867 873-7364 ou par courriel à kevin_todd@gov.nt.ca.

Veillez agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

MC/db

Manon Cyr
Directrice régionale par intérim

ANNEXE II
PRATIQUES EXEMPLAIRES DES GOUVERNEMENTS PARTICIPANTS

Forum des ministres responsables du développement du Nord
Maximisation des retombées économiques et sociales des projets majeurs dans le Nord

Projet : Exploitation des sables bitumineux dans le Nord de l'Alberta**Aperçu**

Après presque quarante ans d'exploitation des sables bitumineux dans le Nord de l'Alberta, seulement 3 % des réserves de bitume ont été produites. Dans son rapport sur les réserves, la Régie de l'énergie et des services publics précise que les sables bitumineux de la province contiennent des réserves de bitume établies à 174 milliards de barils. La production de bitume dépasse actuellement le million de barils par jour et, selon les projections faites par la Régie de l'énergie et des services publics, elle devrait s'élever à environ 2,9 millions de barils par jour d'ici 2015 (soit plus d'un milliard de barils par année). En 2003, l'industrie des sables bitumineux a créé un total de 120 000 emplois directs, indirects et induits dans l'ensemble du Canada, et ce chiffre devrait doubler pour atteindre 240 000 emplois d'ici 2008.

Situé dans le nord-est de l'Alberta, dans la municipalité régionale de Wood Buffalo, le gisement de l'Athabasca est le plus vaste et ses sables bitumineux sont les plus intensément exploités. Les dépenses en immobilisations dans la région de Wood Buffalo ont totalisé 37,4 milliards de dollars de 1996 à 2005. Selon les prévisions les plus prudentes, ces dépenses devraient augmenter de 56 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années, ce qui signifie que près de 50 % du montant dépensé en immobilisations l'aura été au cours des dix dernières années. En outre, des milliards de dollars seront consacrés aux dépenses d'exploitation et de réinvestissement de maintien relatives aux usines d'exploitation de sables bitumineux ou à des projets connexes, comme les pipelines et les centrales de cogénération.

La gestion des répercussions économiques, sociales et environnementales d'un développement industriel à grande échelle constitue un défi gigantesque pour l'industrie et le gouvernement, qui doivent surveiller les conséquences environnementales liées, entre autres, à l'usage des eaux, à la qualité et à la gestion des rejets, aux émissions atmosphériques, à la consommation d'énergie, à la perturbation et à la remise en état du sol et à la conformité à la réglementation. Afin de tenir compte des incidences économiques et sociales, comme les conséquences sur les transports, l'infrastructure et les services publics, la création locale d'emplois et l'acquisition sur place, les sociétés d'exploitation des sables bitumineux appliquent habituellement des politiques et des programmes qui servent à maximiser les avantages au niveau local et elles se montrent prêtes à consulter le public et la population autochtone.

Indicateurs économiques et sociaux

Les sociétés d'exploitation, les associations industrielles et le gouvernement provincial ont recours à toute une gamme d'indicateurs pour évaluer les répercussions sociales et économiques de la mise en valeur des sables bitumineux. Par l'entremise de la Régie de l'énergie et des services publics, le gouvernement provincial demande aux sociétés qui lui soumettent un projet de lui présenter une évaluation des répercussions socioéconomiques. Dans des rapports décisionnels antérieurs, la Régie de l'énergie et des services publics a reconnu l'importance de définir des indicateurs et d'évaluer les progrès accomplis, ce qui sert de catalyseur à la réflexion stratégique et à la prise de mesures de collaboration, en vue de régler les problèmes socioéconomiques. La Régie de l'énergie et des services publics souligne aussi l'importance pour les sociétés de jouer un rôle actif dans le soutien des mesures qui visent à assurer que les avantages économiques créés par les projets d'exploitation des sables bitumineux profitent au plus grand nombre possible de résidents et d'entreprises de la collectivité désirant y participer.

Bien que l'industrie des sables bitumineux ne soit pas nouvelle, elle n'en est encore qu'aux premiers stades de son développement, et il est généralement admis que certaines communautés autochtones et nordiques ont besoin d'aide pour profiter davantage des possibilités de participation au développement économique offertes par cette industrie. Chaque

société d'exploitation répond à ces besoins par des mesures qui se concrétisent souvent par un accord ou un protocole d'entente conclu avec les communautés autochtones locales et avec des ministères, notamment Alberta Aboriginal Affairs and Northern Development (ministère des Affaires indiennes et du Nord), Alberta Economic Development (ministère du Développement économique) ou Alberta Human Resources and Employment (ministère des Ressources humaines et de l'Emploi).

Industrie

Les sociétés d'exploitation des sables bitumineux n'emploient pas un ensemble commun d'indicateurs pour mesurer l'incidence de leurs programmes et de leurs pratiques. Chaque société possède une politique de responsabilité qui lui sert plutôt à déterminer les indicateurs utiles pour répondre à ses propres besoins et à ceux de la collectivité. Par ailleurs, de nombreuses sociétés souscrivent à des indices reconnus d'exploitation durable, comme le Dow Jones Sustainability Index.

Un survol des rapports annuels des sociétés d'exploitation permet de dresser toute une liste d'indicateurs sociaux et économiques qui peuvent globalement être classés selon les secteurs d'activité suivants : l'approvisionnement, les ressources humaines, les relations entre la collectivité et les partenaires. Ces indicateurs sont mesurés à l'échelle de la collectivité, de la région, de la province et du pays, puisque les effets du développement industriel se font sentir chez bon nombre d'intervenants divers, dont le gouvernement, les populations autochtones et les collectivités du Nord.

Approvisionnement

- La valeur et le pourcentage des biens et des services achetés auprès d'entreprises et de fournisseurs locaux, autochtones, provinciaux ou canadiens.

Ressources humaines

Composition et diversité de la main-d'œuvre

- Le nombre et le pourcentage d'employés de la région, de l'Alberta et du Canada;
- Les proportions de la main-d'œuvre totale qui font partie des groupes suivants : les Autochtones, les gestionnaires autochtones, les membres d'une minorité visible, les femmes et les femmes gestionnaires.

Rémunération et avantages sociaux

- Le rapport entre le salaire le plus bas et le salaire minimum;
- Le rapport entre le salaire moyen et le salaire minimum;
- Les avantages sociaux offerts aux travailleurs;
- Le pourcentage de travailleurs syndiqués;
- Le taux de roulement de la main-d'œuvre;
- Le pourcentage de recours aux programmes d'aide offerts aux travailleurs et à leur famille;
- Le taux de satisfaction des travailleurs à l'égard de questions comme la rémunération et les avantages sociaux, la sécurité, l'avancement professionnel, la sécurité d'emploi et l'aptitude à diriger de l'employeur.

Formation et perfectionnement

- La valeur ou le pourcentage des heures passées en formation ou en perfectionnement;
- La participation à des partenariats de formation, en collaboration avec des établissements d'enseignement, des entreprises, des associations industrielles et des administrations publiques.

Relations entre la collectivité et les intervenants

- La valeur des investissements dans les organisations locales caritatives ou sans but lucratif;
- La valeur des activités de consultation et de suivi;
- Les partenariats de collaboration avec les parties intéressées;
- Le nombre de personnes que les campagnes de sensibilisation du public ont permis de joindre.

Indicateurs de durabilité des collectivités

La municipalité régionale de Wood Buffalo a collaboré à l'établissement de 21 indicateurs de durabilité des collectivités, classés en 11 catégories, afin de mesurer la qualité de vie dans la région de Wood Buffalo, de déterminer les points critiques et d'assurer un suivi des progrès accomplis en matière de durabilité. Voici un sommaire des indicateurs tiré de la version révisée de janvier 2006 du rapport intitulé *Sustainable Community Indicators Report*, que l'on peut consulter (en anglais) sur le site www.oilsands.cc.

Économie

1. **Indice 1 de la capacité financière (revenu médian)** : mesure relative de la capacité financière fondée sur une comparaison du revenu familial médian et du coût de la vie à Edmonton, par rapport au revenu familial médian et au coût de la vie à Fort McMurray et dans d'autres collectivités de référence.
2. **Indice 2 de la capacité financière (revenu modeste)** : mesure relative de la capacité financière fondée sur une comparaison du revenu familial de niveau modeste et du coût de la vie à Edmonton, par rapport au revenu familial modeste et au coût de la vie à Fort McMurray et dans d'autres collectivités de référence. Pour les besoins de notre étude, le revenu familial modeste est celui qui se situe au 25^e centile, c'est-à-dire qui est inférieur à celui de 75 % des personnes gagnant un revenu et supérieur à celui de 25 % de celles-ci.
3. **Mesure 1 de la capacité de payer un logement (globale)** : nombre de familles de Fort McMurray et de certaines collectivités de référence qui gagnent moins que le revenu nécessaire pour louer un appartement moyen d'une chambre ou pour posséder une habitation unifamiliale moyenne, tout en respectant le rapport habituel de 30 % du revenu consacré au coût du logement.
4. **Mesure 2 de la capacité de payer un logement (revenus fixes)** : pourcentage de certains revenus fixes, faibles et modestes, requis pour louer un appartement moyen à Fort McMurray et dans certaines collectivités de référence.

Environnement

5. Qualité de l'air

- a. Le pourcentage de temps durant lequel les échantillons d'air analysés par les stations de surveillance de Fort McMurray et de la vallée de l'Athabasca et par d'autres stations de référence sont jugés de bonne qualité, selon les normes de l'indice de la qualité de l'air établies par Alberta Environment (ministère de l'Environnement) et la Clean Air Strategic Alliance (CASA);
 - b. Les dépassements annuels, horaires et quotidiens des limites relatives à la qualité de l'air ambiant établis pour l'Alberta, relativement à quatre polluants régulièrement mesurés : le monoxyde de carbone, le dioxyde d'azote, l'ozone troposphérique et les particules fines.
6. **Consommation résidentielle de l'eau** : consommation résidentielle moyenne d'eau par jour, par personne, à Fort McMurray et dans certaines collectivités de référence.
 7. **Recyclage et compostage** : une estimation du pourcentage de déchets qui sont recyclés ou compostés plutôt qu'enfouis.

Sécurité publique

8. **Taux de criminalité** : taux global de criminalité (toutes les infractions au Code criminel, y compris les délits de la route) par 100 000 personnes à Fort McMurray, comparativement aux taux correspondants à Grande Prairie, Medicine Hat, Edmonton et dans l'ensemble de l'Alberta.

- 9. Statistiques sur les collisions de la route :** nombre de collisions par 100 millions de voitures-kilomètres sur les routes clés de la région de Wood Buffalo, par rapport au nombre moyen de collisions sur des routes comparables ailleurs dans la province.

Communauté

- 10. Dons à Centraide Canada :** taux des dons à Centraide par personne à Fort McMurray, par rapport aux taux correspondants à Grande Prairie, Edmonton, Calgary et Red Deer.
- 11. Bénévolat :** approximation de la capacité des organismes de bénévolat à recruter et à maintenir un nombre suffisant de bénévoles, à Fort McMurray, à Grande Prairie, à Medicine Hat et à Edmonton. Les conclusions sont présentées sous la forme d'une échelle de 1 à 5, où « 1 » correspond à un niveau faible de difficulté lié au roulement et « 5 », à un niveau élevé de difficulté en matière de roulement.

Gouvernement

- 12. Participation électorale :** taux de participation des électeurs de McMurray-Wood Buffalo et de certains districts électoraux de l'Alberta aux élections générales provinciales qui ont eu lieu en 1997, en 2001 et en 2004.

Activités récréatives et culturelles

- 13. Installations récréatives et culturelles :** nombre d'installations municipales récréatives ou culturelles par 10 000 personnes, à Fort McMurray, à Grande Prairie, à Medicine Hat et à Edmonton. Ces installations comprennent les terrains de sport, de jeux et de tennis, les pistes de glace artificielle, les piscines et les bibliothèques (y compris les succursales).

Logement

14. Offre de logements

- a. Offre de logements locatifs à Fort McMurray et dans certaines collectivités de référence, établie en fonction des taux d'inoccupation fournis par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL);
- b. Offre de propriétés résidentielles à Fort McMurray et dans certaines collectivités de référence, sous forme de rapport entre l'offre et la demande fondé sur les données du service interagences (MLS) fournies par diverses chambres immobilières de l'Alberta.

Transports

- 15. Transports en commun :** nombre de déplacements par personne effectués dans les transports en commun à Fort McMurray et dans certaines collectivités de l'Alberta.

Santé

- 16. Médecins :** nombre de médecins pour 10 000 habitants dans la région sanitaire de Northern Lights et dans d'autres régions sanitaires de l'Alberta.
- 17. Durée moyenne d'un séjour en salle d'urgence :** durée moyenne de l'attente en salle d'urgence, avant que le patient ne soit renvoyé chez lui ou (s'il est hospitalisé) avant qu'on ne lui attribue un lit à l'hôpital.

Éducation

- 18. Niveau d'instruction :** comparaison des niveaux d'instruction de la population à Fort McMurray, à Edmonton, à Grande Prairie, à Medicine Hat et dans l'ensemble de l'Alberta.

Autres données sur la population

- 19. Croissance démographique :** taux annuels de croissance de la population pour Fort McMurray, la municipalité régionale de Wood Buffalo et d'autres collectivités de référence, fondés sur les deux plus récents recensements officiels.
- 20. Migration de la population :** estimation de la migration nette depuis l'intérieur et l'extérieur du Canada vers Wood Buffalo et certaines autres régions de l'Alberta.
- 21. Population par âge et par sexe :** répartition de la population par âge et par sexe, pour la région de Wood Buffalo, d'autres collectivités de référence et l'ensemble de l'Alberta.

Exemple de pratique exemplaire

Les indicateurs de durabilité ont été établis par le Regional Issues Working Group (RIWG - Groupe de travail chargé des questions régionales), plus particulièrement par un sous-comité chargé d'établir les indicateurs de durabilité des collectivités. Le RIWG a été créé en 1997 afin de promouvoir une exploitation responsable et durable des ressources au profit de tous les intéressés de la municipalité régionale de Wood Buffalo. Unique en son genre, cet organisme sans but lucratif de gestion des questions de fond est financé par l'industrie. Il compte actuellement 23 membres, y compris 17 représentants de sociétés d'exploitation des sables bitumineux et de la municipalité régionale de Wood Buffalo.

La mission de l'organisme consiste à faciliter la planification de la croissance, à aider à la résolution efficace et efficiente des conflits ainsi qu'à faire participer tous les promoteurs et protagonistes à la planification et à l'élaboration de plans, en vue du partage des bénéfices avec les intervenants autochtones. Dans le nord-ouest de l'Alberta, les collectivités et les sociétés cherchent à suivre l'exemple du RIWG en créant un organisme semblable pour régler les questions relatives à l'exploitation des sables bitumineux de la rivière de la Paix.

Principaux avantages du RIWG

- Des mesures de collaboration multilatérales qui atténuent les répercussions sociales et économiques du développement sur la région;
- Une tribune pour définir et régler les problèmes communs à toutes les parties intéressées, dans un esprit de collaboration, de façon économique et en temps opportun;
- Des données non techniques sur les effets cumulatifs des projets de mise en valeur des ressources dans la région, notamment des données d'évaluation des répercussions sociales et économiques;
- De l'information sur les études, les sondages, les mesures et les programmes en cours qui peuvent intéresser l'industrie;
- Des documents de relations publiques et de communication, des sondages et un exposé sur l'industrie des sables bitumineux en Alberta.

Projet : Alberta-Pacific Forest Industries Inc.

Aperçu

La société Alberta-Pacific Forest Industries Inc. (ci-après « Alberta-Pacific ») exploite une usine à production unique de pâte kraft blanchie, la plus récente au Canada et la plus grande en Amérique du Nord. Cette usine, qui produit environ 640 000 tonnes de pâte chaque année, se trouve à environ 200 kilomètres au nord-est d'Edmonton, en Alberta. L'entente sur la mise en valeur des ressources forestières signée par Alberta-Pacific est la plus importante dans la province. En effet, elle porte sur une zone d'environ 58 000 kilomètres carrés, qui couvre une bonne partie du nord-est de l'Alberta. Environ 24 000 autochtones vivent dans cette région, et 16 000 autres habitent à proximité.

Alberta-Pacific vise un rendement de pointe dans l'industrie à l'égard de trois aspects de la durabilité : l'aspect économique, l'aspect environnemental et l'équité. Cette société est résolue à respecter les besoins et les priorités des habitants de la région, des communautés autochtones et des autres citoyens intéressés. Elle compte également répondre à ces besoins et à ces priorités en intégrant, à tous les aspects de ses activités, des mesures visant à resserrer ses relations avec les Autochtones. En ce sens, la société soutient les relations avec la communauté et les nouvelles initiatives qui présentent des avantages au niveau local et qui contribuent de manière significative aux économies locales; la société mène en outre des consultations publiques.

Indicateurs économiques et sociaux

Les indicateurs sociaux et économiques utilisés permettent de mesurer globalement les avantages découlant du développement, du point de vue de la collectivité locale et de la main-d'œuvre, et l'engagement envers des collectivités autochtones. De nombreux indicateurs environnementaux sont aussi employés, mais ils ne se rapportent pas au présent rapport.

Avantages pour la collectivité locale

- 115 millions de dollars en biens et en services achetés dans les collectivités avoisinantes;
- 119 millions de dollars en biens et en services achetés dans la province;
- 91 % des travailleurs habitant dans la région;
- 45,8 millions de dollars au total en masse salariale et en avantages sociaux pour les travailleurs;
- 4,3 millions de dollars en impôts fonciers versés à la municipalité;
- Plus d'un million de dollars en contributions à des projets locaux et à des collectivités, en 2004.

Engagement envers des communautés autochtones

- 22 millions de dollars (pour les années d'application 2004 et 2005) en contrats de service pour les activités en région boisée menées par des entreprises autochtones;
- Emploi d'environ 35 autochtones dans le cadre de coentreprises avec les Premières Nations;
- Emploi de 16 trappeurs pour le contrôle des populations d'animaux à fourrure.

Effectif

- Investissement annuel de 2 300 \$ en formation et en perfectionnement par membre d'équipe.

Pratiques exemplaires

1. Groupe de travail chargé de l'aménagement forestier

En vue de s'assurer que les parties intéressées ont la possibilité de présenter leur point de vue sur les activités d'aménagement des forêts, Alberta-Pacific rencontre régulièrement les représentants des collectivités et des autres parties intéressées de la région visée par l'entente de gestion des ressources forestières et des environs. La société travaille aussi avec un groupe chargé de l'aménagement forestier. Ce groupe consultatif de 30 membres offre des conseils et des recommandations au sujet de la planification de l'aménagement forestier. Il a déjà contribué à l'établissement des règles de base de l'exploitation, ce qui a permis d'établir les normes qui guident les activités de gestion des ressources forestières d'Alberta-Pacific. Ce groupe de travail comprend des représentants des Premières Nations, de la nation métisse, des trappeurs, des pourvoyeurs, des chasseurs, des pêcheurs à la ligne, des exploitants de scieries, des groupes voués à la conservation, de divers ministères et d'Alberta-Pacific.

2. Certification par le Forest Stewardship Council (FSC)

En 2005, Alberta-Pacific a obtenu une certification du Forest Stewardship Council (FSC), l'une des plus rigoureuses au monde en matière de gestion des ressources forestières. Cette certification porte sur 5,5 millions d'hectares de la zone confiée à la société d'exploitation dans l'entente sur la mise en valeur des ressources forestières. Elle a été accordée au terme d'une évaluation approfondie réalisée par un tiers indépendant, qui a examiné les pratiques économiques, sociales et environnementales mises en œuvre par la société lors de ses activités d'aménagement des forêts. La certification accordée démontre le respect de 10 principes internationaux et de 56 critères qui s'appliquent aux conditions et aux pratiques d'exploitation d'une forêt boréale canadienne bien gérée.

La certification FSC offre aux clients (les fabricants de papier) et aux consommateurs de produits de la forêt l'assurance que le produit acheté provient d'une zone forestière gérée de manière responsable, tant sur le plan social qu'environnemental. Pour Alberta-Pacific, cela inclut des pratiques éthiques comme la participation des collectivités à la planification de la gestion des forêts, le soutien des collectivités au moyen de l'emploi et des marchés, l'offre d'un milieu de travail sécuritaire et équitable, ainsi que la compréhension et le respect des valeurs autochtones relatives à la forêt. Dans le cadre de son exploitation respectueuse de l'environnement, la société gère les écosystèmes en protégeant leur biodiversité et s'engage à préserver plus de 200 000 hectares de forêt qui serviront de zones écologiques de référence.

Le FSC jouit d'une excellente réputation en raison de sa crédibilité sur le marché mondial, de ses antécédents à titre d'organisme indépendant axé sur les résultats, de l'appui qu'il accorde aux peuples autochtones, aux groupes voués à la conservation et aux entreprises. À ces raisons s'ajoute sa volonté de respecter les normes sociales, économiques et environnementales établies.

3. Relations avec les Autochtones

Alberta-Pacific reconnaît le lien important qui unit les peuples autochtones à la forêt. Dans la zone confiée à la société d'exploitation aux termes de l'entente de gestion des ressources forestières, on compte environ 24 000 autochtones et 15 collectivités autochtones distinctes. Ces collectivités ont chacune des besoins particuliers, et Alberta-Pacific s'est engagée à les amener à prendre part dans une large mesure à ses activités. Cette invitation touche notamment la participation au processus de consultation régulière et au groupe de travail chargé de la gestion forestière. Les collectivités sont également invitées à tirer profit des possibilités d'emplois et du développement économique. Cet aspect a donné lieu à la création de la société de récolte Bigstone Forestry Inc. par Alberta-Pacific, en collaboration avec la Première Nation des Cris de Bigstone, et à des partenariats éducatifs, comme le programme d'apprentissage autochtone. En 2006, le Conseil canadien pour le commerce autochtone a accordé à Alberta-Pacific le prix or pour ses relations progressistes avec les Autochtones, particulièrement pour son engagement à augmenter le taux d'emploi chez les Autochtones, à aider au développement commercial, à accroître les capacités individuelles et à améliorer les relations avec la communauté.

Forum des ministres responsables du développement du Nord
Maximisation des retombées économiques et sociales des projets majeurs dans le Nord

Projet : Reconstruction de l'échangeur Vedder-autoroute

Aperçu

Le nom et la description du projet, y compris le coût des investissements et les impacts économiques, sociaux et environnementaux.

Projet de reconstruction de l'échangeur situé à l'intersection de la route Vedder et de l'autoroute 1 - Ce projet porte sur la reconstruction d'un échangeur en trèfle qui date de 1958 et qui se trouve à Chilliwack, en Colombie-Britannique. Il s'agit de le reconstruire pour répondre aux normes de sécurité actuelles et pour augmenter sa capacité, c'est-à-dire la faire passer de deux à quatre voies. Le coût des travaux est évalué à 12,4 millions de dollars.

Les améliorations présentent d'importants avantages pour les administrations provinciales, municipales et fédérales ainsi qu'une occasion de création de partenariats et de partage des coûts entre tous les ordres de gouvernement.

Avantages ou répercussions du projet

- Valeur actualisée nette (VAN) de 28 millions de dollars et rapport avantages-coûts de 4,2;
- Économies en temps de déplacement;
- Diminution des dépenses liées à l'utilisation de véhicules automobiles;
- Augmentation de la sécurité et réduction des émissions de carburant;
- Meilleure qualité de la desserte dans la collectivité;
- Développement économique.

Voici une liste des indicateurs économiques et sociaux (passés ou actuels) employés et la raison d'être de chacun.

Indicateur du rendement financier

Cet indicateur permet de documenter les effets des diverses options sur le plan de l'investissement, tant du point de vue commercial que du point de vue plus vaste des administrations publiques. Il représente le coût relatif au fournisseur d'infrastructure de chaque option et est exprimé en tant que coût de la vie utile, soit la valeur actuelle du coût des investissements, des coûts de remise en état et des frais annuels d'entretien. On applique ensuite un taux d'actualisation sur une période de planification de 25 ans, à partir de l'année en cours. Les coûts actualisés incluent ce qui suit :

- Les coûts de construction et les coûts de bien-fonds;
- Les coûts d'entretien et de remise en état;
- Les coûts de récupération.

Indicateur de la valeur actualisée nette et du coût des avantages

Cet indicateur permet de déterminer les différences absolues et relatives entre les retombées et les coûts (le service à la clientèle par rapport au coût financier). La VAN indique l'importance de l'avantage net ou du coût de chaque option. Comme le gouvernement dispose d'un montant fixe pour les investissements dans les transports, l'examen du coût des investissements est réalisé en termes de VAN plutôt qu'au moyen d'autres mesures, telles que les rapports avantages-coûts et les taux de rendement internes. L'objectif consiste à maximiser la différence entre la valeur actualisée des avantages et les coûts actualisés, lorsqu'une comparaison est faite entre les coûts sociaux (ou les ressources utilisées) et les avantages sociaux attendus.

Indicateur du service à la clientèle

Cet indicateur permet d'obtenir la valeur nette ou l'avantage net que les clients ou les usagers tirent des diverses options. La principale mesure sommaire du rendement correspond à la somme actualisée des avantages annuels. Ceux-ci comprennent les économies de temps, la réduction des dépenses liées à l'utilisation de véhicules automobiles et la diminution du coût des collisions.

Indicateur de l'environnement

Cet indicateur permet de connaître la nature, l'ampleur et l'importance des principales répercussions biophysiques et des effets sur les ressources naturelles. Des logiciels tels que Micro-BENCOST et HDM (modèle de la Banque mondiale) permettent de calculer et de quantifier les répercussions, comme la consommation de carburant et les émissions des véhicules, tout en tenant compte des indicateurs de rendement économique de la VAN et des rapports avantages-coûts.

Indicateur du développement économique

Cet indicateur donne la nature, l'ampleur et l'importance des répercussions sur les revenus et l'emploi. Les avantages économiques d'un projet se trouvent soumis au principe empirique établi du rendement marginal décroissant applicable à l'économie des transports. Les projets qui créent un accès, qui suppriment un obstacle à la croissance ou qui offrent de nouvelles possibilités sont ceux qui présentent les plus importants avantages du point de vue du développement économique.

Indicateur social

Cet indicateur permet de déterminer les principales répercussions des diverses options sur les valeurs ou les objectifs sociaux des collectivités ou des groupes directement intéressés.

Ces répercussions sociales incluent les aspects suivants :

- L'isolement de la communauté;
- L'accès aux événements culturels et sportifs;
- Une augmentation du nombre de piétons et de cyclistes, ce qui entraîne des bienfaits globaux pour la santé dont on ne tient habituellement pas compte dans les analyses des avantages et des coûts;
- L'amélioration de la sécurité en cas de tremblement de terre, puisque la nouvelle structure serait construite d'après les normes actuelles en matière de séismes et que l'accès local au pont serait assuré pour les véhicules d'urgence;
- Un accès plus sûr à la communauté et aux nouveaux développements, ainsi qu'un meilleur mode d'évacuation.

À quel niveau l'impact d'un projet fait-il l'objet d'un suivi? (Par exemple, à l'échelle communautaire, régionale, provinciale ou fédérale? Y a-t-il des avantages et des inconvénients associés au niveau auquel le suivi est fait?)

En économie des transports, il existe trois catégories distinctes de données qui servent à établir les priorités et à faire la contre-vérification des projets :

- L'analyse des déficiences;
- Le rendement économique des améliorations proposées (l'analyse avantages-coûts et l'évaluation des comptes multiples);
- La conformité des améliorations proposées aux autres objectifs du gouvernement et de la société.

La dernière catégorie comprend aussi les préoccupations et les objectifs de la collectivité ainsi que des administrations régionales et des autorités fédérales.

Avantages : la collecte de données servant au classement dans ces trois catégories permet de prendre les décisions les plus éclairées.

Inconvénients : la collecte de données exige beaucoup de personnel, surtout s'il s'agit d'une étude longitudinale (séries chronologiques).

(Veuillez consulter le document *Le processus d'établissement du programme d'immobilisations*, p. 46, pour de plus amples renseignements.)

Lacunes ou problèmes liés aux indicateurs actuels

Lacunes du rapport avantages-coûts : S'il sert uniquement à la planification des investissements, le rapport avantages-coûts convient davantage pour les projets peu coûteux, puisqu'il permet de trouver le meilleur rendement par dollar investi, que pour les projets qui optimisent la différence réelle entre les bienfaits pour la société et les coûts.

Quels autres indicateurs seraient plus appropriés?

Comme cela est précisé dans le document ci-joint (*Le processus d'établissement du programme d'immobilisations*, p. 46), le ministère examine les projets en fonction de divers indicateurs pour leur attribuer des points, en vue de les catégoriser et de dresser un plan d'investissement (afin de créer un bassin de projets).

Les indicateurs sont-ils destinés à aider la province à maximiser les avantages?

Le ministère cherche à maximiser le nombre de résultats favorables soumis à des restrictions, comme le budget et le choix du moment le plus opportun. Il applique des techniques de programmation linéaire à une base de données dans laquelle sont intégrées, à titre de variables, les données de l'analyse avantages-coûts et celles de l'évaluation des comptes multiples.

(Veuillez consulter à ce sujet le document intitulé *Le processus d'établissement du programme d'immobilisations*, p. 46).

Quelles sont les difficultés liées à l'élargissement de la base d'indicateurs de maximisation?

L'obstacle le plus important est le personnel requis pour rassembler les données nécessaires à la base de données.

Est-ce que la province assure un suivi des indicateurs de maximisation pendant toute la durée du projet?

Comme cela est précisé dans le document ci-joint, le ministère tient toujours compte des coûts liés au cycle de vie d'un projet. En fait, le logiciel-outil d'économie et d'ingénierie MicroBENCOST, qui est utilisé au ministère provincial et par de nombreuses autres autorités, exige ce type d'intrants, tant pour le scénario de référence (l'infrastructure actuelle) que pour le scénario projeté (l'option proposée).

Comment vous y prenez-vous?

Tant pour le scénario de référence (l'infrastructure actuelle) que pour le scénario projeté (l'option proposée), il faut un calendrier de remise en état et des courbes de détérioration précises pour la durée de vie du bien. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter les diagrammes ci-joints intitulés *Coût de la détérioration de la chaussée* et *Détérioration de la chaussée et prolongation de la vie utile*.

Avez-vous des conseils à donner sur la manière d'élaborer et de mettre en œuvre les meilleures pratiques pour maximiser les avantages des projets d'envergure?

À ce sujet, veuillez consulter le document intitulé *Le processus d'établissement du programme d'immobilisations* ci-dessous.

LE PROCESSUS D'ÉTABLISSEMENT DU PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS

En économie des transports, il existe trois catégories distinctes de données qui servent à établir les priorités et à réaliser la contre-vérification des projets :

- L'analyse des déficiences;
- Le rendement économique des améliorations proposées;
- La conformité des améliorations proposées aux autres objectifs du gouvernement et de la société.

Quand ces catégories sont comparées les unes aux autres, on constate souvent que la solution optimale n'a pas été retenue. Ainsi, une intersection ou une courbe pourrait présenter un grave problème de sécurité, et la solution proposée pourrait présenter un mauvais rendement économique, ce qui suggère que la solution proposée ne permet de sauver que peu de vies et présente donc peu d'avantages par rapport à son coût.

En outre, si, pour chaque projet, on compare les données (les résultats) de chacune de ces catégories indépendantes, les concepts de fiabilité et de validité peuvent être vérifiés. En d'autres mots, il est possible de déterminer si nous mesurons bien ce que nous cherchons effectivement à mesurer et si chacune des catégories permet de tirer les mêmes conclusions pour chaque projet proposé. Cette pratique fait office de contre-vérification.

La collecte des données nécessaires à l'examen des trois catégories, qui est exigée par la Program Development and Monitoring Branch (Direction de l'élaboration et de la surveillance du programme), se fait dans les trois régions et à la Planning Branch (Direction de la planification), avec une contribution régulière du Program Development Committee (Comité d'élaboration du programme), qui est composé de membres du personnel des groupes déjà mentionnés. Les données sont constamment mises à jour afin de présenter un ensemble ordonné (soit un bassin de projets possibles) à la Capital Program Board (Commission du programme d'immobilisations), au printemps. Ce classement des projets constitue le fondement du plan d'investissement dans les transports. À ce fondement s'ajoutent de nouveaux projets au fur et à mesure que les projets antérieurs sont réalisés. Le plan mis à jour est par la suite (au début de l'été) soumis au Ministry of Finance (ministère des Finances) et au Conseil du Trésor en vue d'être approuvé et intégré au budget provincial de l'année suivante.

Analyse des déficiences

L'analyse des déficiences porte sur des indicateurs en place, dont :

- La capacité;
- Le niveau de service;
- L'état de la route (c.-à-d. la détérioration de la chaussée et le confort des usagers de la route);
- L'état du pont;
- Le niveau de sécurité et la gravité du danger.

Analyse avantages-coûts et évaluation des comptes multiples

Voici les variables ou les mesures clés que comprend habituellement une analyse avantages-coûts :

- Les coûts actualisés, c'est-à-dire les coûts de construction, les coûts de récupération et les coûts d'entretien et de remise en état (+/-);
- Les avantages actualisés de la plupart des projets de transport, qui sont des coûts évités par les usagers de la route et la société, par exemple, les économies de temps, la diminution des dépenses liées à l'utilisation des véhicules automobiles, la réduction du coût des accidents et, à l'occasion, un inconvénient comme la déviation du trafic durant la construction.

Les économistes recommandent toujours de maximiser l'écart entre les avantages actualisés et les coûts actualisés, de manière à maximiser la différence entre les divers coûts sociaux ou les ressources utilisées pour produire les bienfaits sociaux anticipés. C'est ce qui s'appelle maximiser la valeur actualisée nette (VAN).

Coûts actualisés	Coûts de construction	Valeur de la récupération	+ ou - l'entretien et la remise en état	
Avantages actualisés (service à la clientèle)	Économies de temps	Réduction des dépenses liées à l'utilisation de véhicules automobiles	Diminution des coûts liés aux accidents	Déviations pendant les travaux

Valeur actualisée nette	Avantages actualisés - Coûts actualisés (maximisation des différences entre les avantages et les coûts sociaux)			
Rapport avantages-coûts	Avantages actualisés/Coûts actualisés (les avantages sociaux par rapport aux coûts sociaux)			

L'évaluation des comptes multiples complète l'information quantitative de l'analyse avantages-coûts au moyen de données quantitatives ou qualitatives supplémentaires. Ce type d'évaluation, parfois appelée analyse des objectifs multiples, fait appel aux cinq catégories suivantes de comptes pour offrir aux décideurs autant de données pertinentes que possible afin de faciliter la prise de décisions éclairées.

Compte des finances	Compte du service à la clientèle	Analyse avantages-coûts traditionnelle (quantitative)	
Compte du développement économique	Compte de l'environnement	Compte social	Analyse qualitative/quantitative

Les deux premiers comptes, ceux des finances et du service à la clientèle, forment le fondement de l'analyse avantages-coûts traditionnelle.

D'ordinaire, le compte du développement économique prend en considération la contribution au produit intérieur brut (PIB) et les emplois créés grâce à des modèles entrées-sorties (multiplicateurs). Cependant, dans certains cas, il est possible d'obtenir des données plus précises au moyen d'analyses détaillées fournies par la Direction de la planification.

Classement et élaboration du programme

Les données inscrites dans chacune des trois catégories indépendantes de mesures, soit (1) l'analyse des déficiences, (2) le rendement économique et (3) la conformité aux autres objectifs du gouvernement et de la société, sont ensuite intégrées à la base de données (le répertoire des projets sans capitalisation).

Cette base de données contient ce qui suit :

- Des données géographiques;
- Les déficiences (leur gravité);
- La performance économique attendue (l'analyse avantages-coûts et l'évaluation des comptes multiples);
- L'intégration aux autres objectifs du ministère (c'est-à-dire la remise en état, les économies d'échelle);
- Les possibilités de partenariat;
- Les économies de fonctionnement;
- Les recommandations de l'Association des transports du Canada (ATC).

Les données fondamentales sont alors soumises :

- À une analyse par quartile;
- À une analyse du moment le plus opportun (lorsque la valeur actualisée nette est la meilleure);
- Aux restrictions budgétaires (annuelles et pluriannuelles).

Tous les indicateurs sont enfin rassemblés et soumis à une analyse par quartile ainsi qu'à des techniques de programmation linéaire.

- L'analyse par quartile jette les bases du classement. En effet, elle permet de diviser les projets en quatre segments de rendement, un peu comme une analyse de la médiane indique que la moitié de la population étudiée présente une valeur supérieure ou inférieure à une valeur statistique donnée; sauf qu'ici, il s'agit de quatre données statistiques produites ou calculées (jalons). Grâce à cette approche, on peut comparer les projets les uns aux autres, plutôt qu'à un objectif artificiel, et les déficiences sont déterminées à partir d'une analyse empirique du rendement souhaité. En d'autres mots, le rendement supérieur souhaité est prouvé et il devient donc réalisable.

Projet de reconstruction de l'échangeur Vedder-autoroute 1

Définition du problème

L'autoroute 1, qui fait partie de l'autoroute transcanadienne (la Transcanadienne) traverse la région de Chilliwack, à environ 90 km à l'est de Vancouver, en Colombie-Britannique. L'autoroute sépare la vieille ville de Chilliwack (au nord) de South Chilliwack (au sud). À Chilliwack, il y a un croisement nord-sud à quatre endroits (Prest, Young, Vedder et Lickman). Dans chaque cas, il s'agit d'échangeurs à deux voies.

Chilliwack a connu une croissance importante et soutenue au cours d'une bonne partie de la dernière décennie, ce qui a entraîné une augmentation des embouteillages sur son réseau routier. Il devient essentiel d'augmenter la capacité de franchissement de la Transcanadienne pour améliorer l'accès à la ville et les liens entre les collectivités.

En 2000-2001, une étude de planification financée conjointement par Chilliwack et par le gouvernement provincial recommandait l'élargissement à quatre voies des intersections de la Transcanadienne à Prest, à Young, à Vedder et à Lickman, ainsi qu'une intersection à deux voies à Evans, au plus tard en 2020. Artère clé donnant accès aux aires récréatives, aux parcs, au centre-ville et aux grandes zones commerciales, la route Vedder est pourtant la plus encombrée. Projet prioritaire entre tous, l'élargissement à quatre voies continues de l'échangeur à l'intersection de la route Vedder et de l'autoroute 1 vise à améliorer la sécurité et la capacité routières.

Construit en 1958, l'échangeur Vedder accuse son âge. Il est construit en trèfle selon des normes dépassées. Le passage inférieur est un pont étroit à deux voies qui comporte des courbes accentuées et un trottoir étroit. La structure est solide et assez large pour deux voies dans une même direction.

L'échangeur présente de graves problèmes de sécurité sur les quatre bretelles de raccordement. Il s'y produit un très grand nombre de collisions, et il est classé comme l'un des pires échangeurs du corridor de la Transcanadienne, entre la 160^e Rue (dans la région de Vancouver) et Hope. Les voies de décélération et d'accélération ne répondent vraiment pas aux normes, et le rayon de courbure des bretelles est très accentué. En raison de la courte distance des sections d'entrecroisement et de la courbure accentuée des boucles, les véhicules qui entrent sur l'autoroute ou sortent de cette dernière doivent le faire à une vitesse de beaucoup inférieure à celle du trafic de transit. Les différences de vitesse posent un problème de sécurité, surtout quand la circulation atteint un certain débit critique. L'échangeur présente un autre problème, soit des points d'entrée et de sortie multiples qui nuisent à la fluidité de la circulation sur la Transcanadienne. En outre, à moins que les autorités concernées prévoient une capacité supplémentaire sur la route Vedder, immédiatement au nord et au sud de l'échangeur, les embouteillages et les files d'attente risqueront plus tard de causer des problèmes et de faire obstacle au rendement de l'échangeur.

Le débit routier à l'échangeur de l'intersection Vedder-autoroute 1 a augmenté au cours des dix dernières années, à un point tel que le rendement est devenu mauvais et qu'il y a des embouteillages. La croissance de la population et le développement économique de la région continueront d'exacerber la situation. Voici les débits routiers actuels et prévus de la zone en question.

Emplacement	Débit journalier moyen annuel (DJMA) - 2001	Débit journalier moyen annuel (DJMA) - 2020
Route Vedder (au nord de l'échangeur)	27 000	30 000
Route Vedder (au sud de l'échangeur)	30 000	42 000
Transcanadienne / Autoroute 1 (à l'ouest de l'échangeur)	22 500	36 000
Transcanadienne / Autoroute 1 (à l'est de l'échangeur)	14 000	30 000

Contexte

Chilliwack : croissance et développement

À l'heure actuelle, Chilliwack compte environ 68 000 habitants. Plus de 82 % de la population vit en milieu urbain ou en banlieue, et les autres habitent les versants ruraux ou les zones agricoles.

Chilliwack a connu deux poussées de croissance au cours des 25 dernières années, soit de 1979 à 1981 et de 1987 à 1994. De 1981 à 2001, le taux de croissance s'élevait en moyenne à 2,5 % par année. D'ici 2010, la population de Chilliwack pourrait atteindre l'objectif de 85 000 personnes fixé dans le plan communautaire officiel (PCO).

La croissance de la population est attribuable principalement à la migration en provenance du District régional du Grand Vancouver (DRGV); en phase de forte expansion, jusqu'à 80 % de la croissance résultait de la migration interrégionale. De nombreux résidents se rendent travailler dans le DRGV, et cette situation maintient la croissance de la population, mais bon nombre de migrants sont attirés à Chilliwack par les perspectives d'emploi locales. L'attrait économique reflète le succès du développement économique de cette collectivité de taille moyenne, qui atteint un stade de maturité.

Diagramme 1 - Croissance du nombre de ménages à Chilliwack

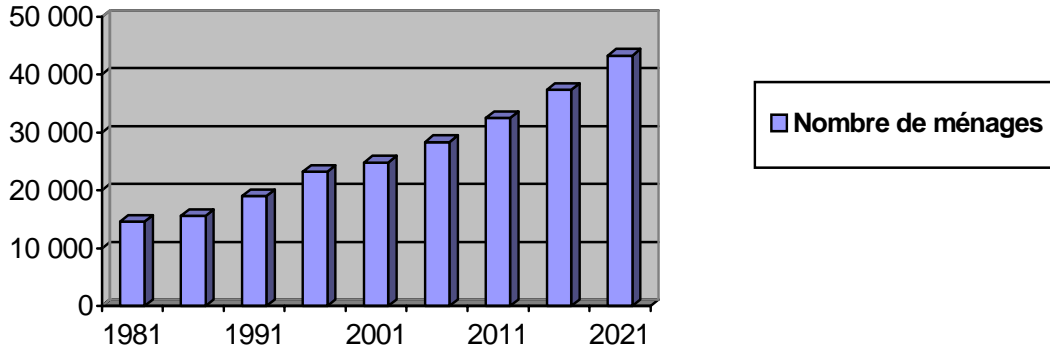
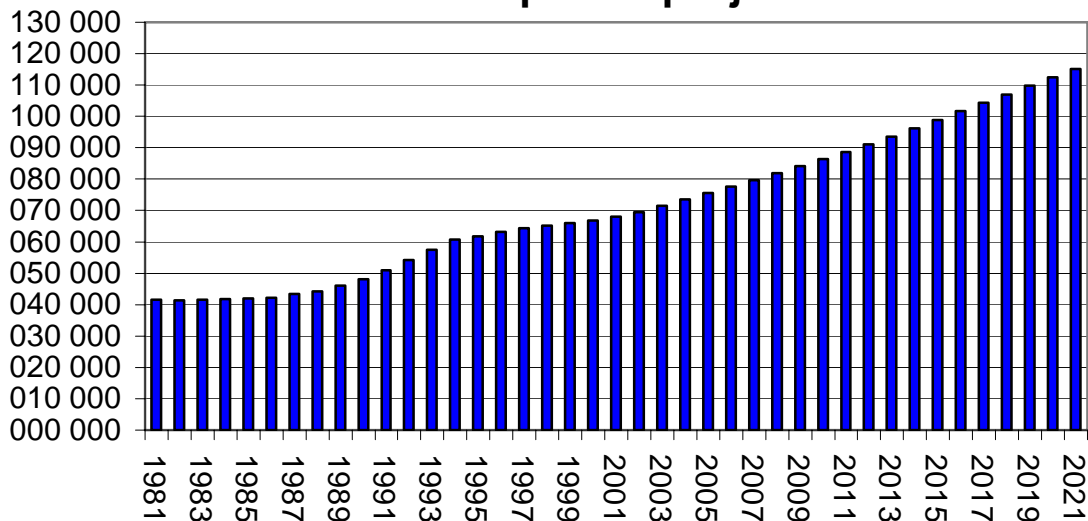
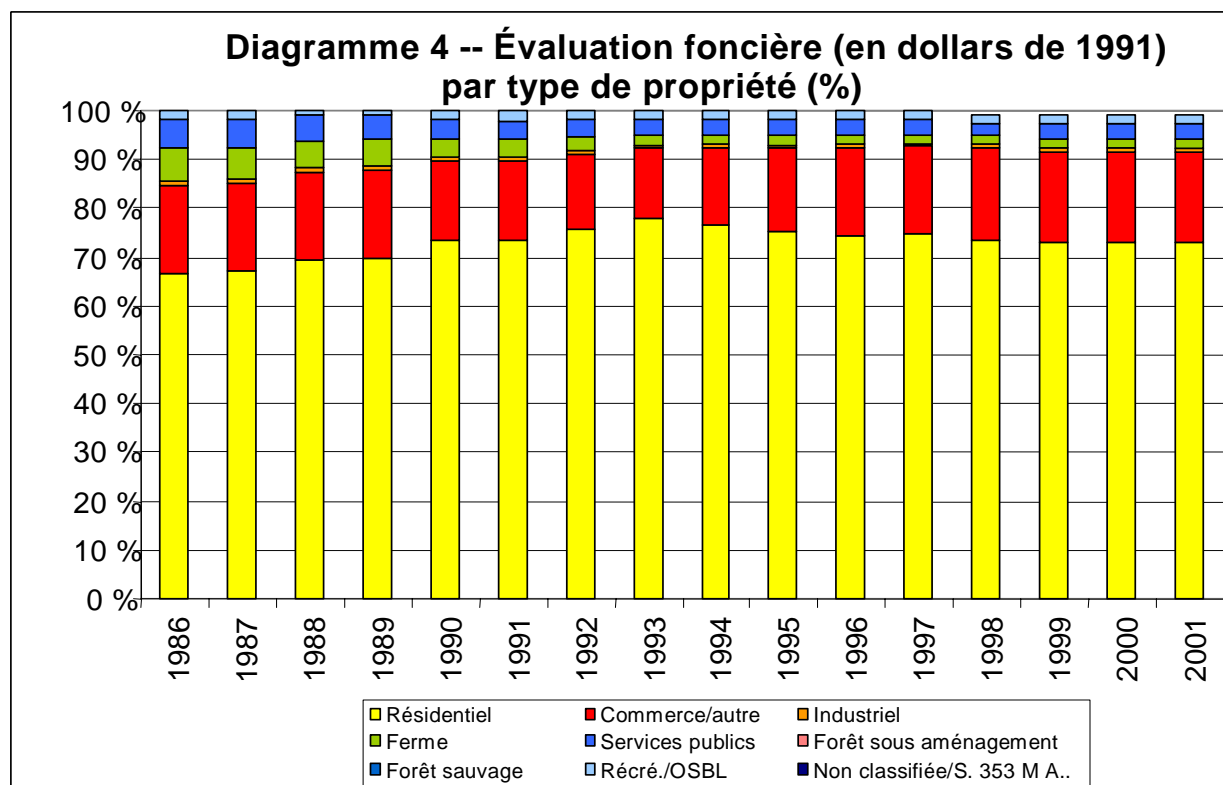
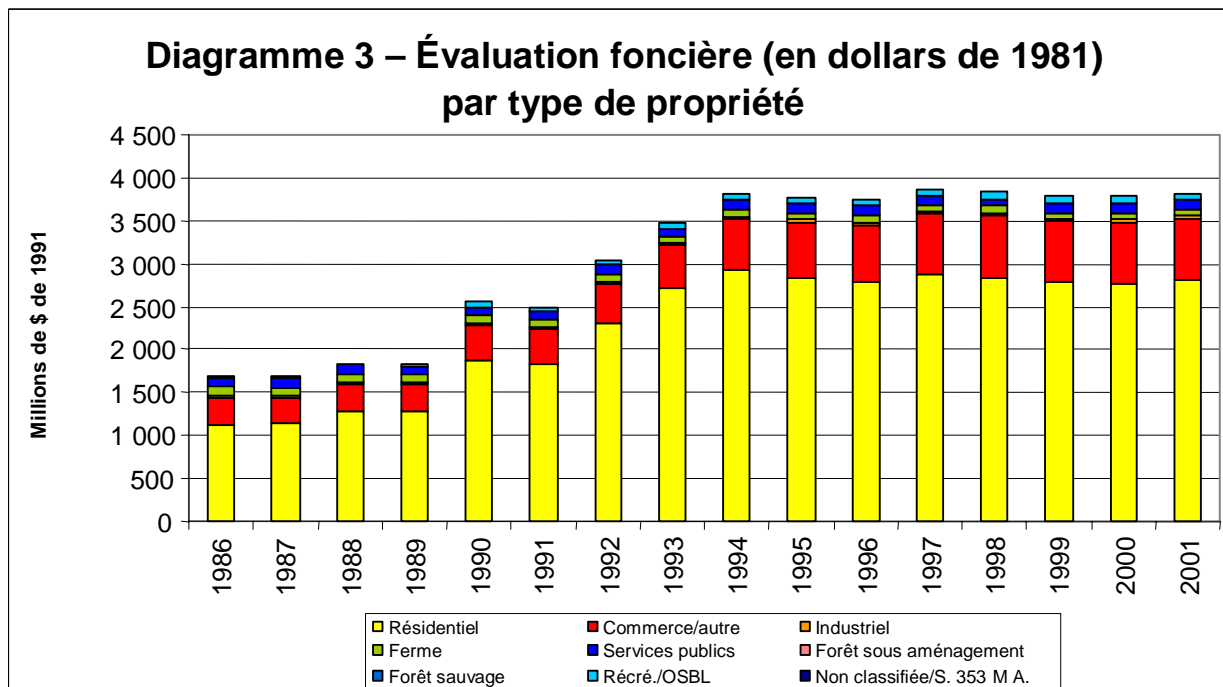


Diagramme 2 - Population de Chilliwack : données historiques et projetées



L'évaluation foncière témoigne de la croissance de Chilliwack. Depuis 1986, la masse de l'évaluation foncière y a triplé pour passer de 1,4 à 4,5 milliards de dollars. Comme on peut s'y attendre, une grande partie de la croissance s'est produite dans le secteur résidentiel, qui représente maintenant 70 % de l'évaluation totale (diagrammes 4 et 5). L'évaluation foncière a atteint un sommet en 1994 et se maintient proche de ce niveau depuis, en dépit d'un recul du secteur immobilier, qui a entraîné une baisse des valeurs de l'ordre de 12 à 30 %. Ces données rendent ainsi compte de la vigueur de la croissance et du développement de la ville. À Chilliwack, on regarde l'avenir avec optimisme, et la ville cherche activement à planifier le développement de son infrastructure pour relever les défis que pose la croissance.



Avantages éventuels sur le plan social

Le projet présente des avantages importants à l'échelle provinciale, fédérale et municipale, notamment les suivants :

- Une qualité de l'air améliorée et une utilisation plus efficace de l'énergie grâce à la réduction de la marche au ralenti des véhicules et de la conduite de ville;
- Une amélioration de la sécurité, du rendement et de la fiabilité du réseau routier municipal et de la Transcanadienne, y compris une diminution du nombre d'accidents de la route, de blessés et de morts;
- Une réduction du danger en cas de séisme, puisque la nouvelle structure répondrait aux normes pertinentes actuelles;
- L'accès local au pont pour les véhicules prioritaires et de nombreux avantages pour les administrations provinciales et les autorités fédérales, puisque le pont fait partie du réseau d'intervention en cas de catastrophe;
- Des avantages en matière de transport multimodal, y compris un accès plus sûr au pont pour les piétons et les cyclistes, grâce aux voies réservées;
- Des temps de déplacement plus courts, tant pour les mouvements nationaux qu'interrégionaux; la suppression d'irritants en ce qui concerne l'échangeur et l'autoroute, ainsi que l'augmentation de la capacité de la route Vedder, corridor routier essentiel, à l'intersection de la Transcanadienne;
- Le soutien du développement économique de la région, grâce, entre autres, aux touristes, qui auront plus facilement accès aux commerces, aux parcs, aux terrains de camping et aux hôtels, à l'éventuel développement de l'ancienne base des Forces canadiennes à Chilliwack, à de nouvelles possibilités pour les Premières Nations qui habitent près de la ville et à l'accès amélioré au centre-ville et aux services gouvernementaux.

Définition des options

- Option (1) Amélioration de l'échangeur Vedder : Dans ce cas, on prévoit, pour la structure de l'échangeur, quatre voies et la possibilité d'effectuer des mouvements de virage. La route Vedder comportera alors six voies à partir de chaque bretelle de l'échangeur, à Yale Road West et à Luckakuck. Le concept repose sur une recommandation faite dans une étude fonctionnelle réalisée par ET Consulting et UMA Engineering Ltd. (UMA). La solution retenue dans cette étude ne prévoit pas de liaison vers l'est en direction de Topaz, à l'extérieur de la bretelle.
- Option (1) Passage supérieur Evans à deux voies : Cette option exige la construction d'un nouveau passage supérieur à deux voies à partir de Yale Road vers Luckakuck, avec un accès restreint à Luckakuck. Elle n'inclut pas les bretelles d'entrée et de sortie de la Transcanadienne.
- Option (2) Passage supérieur Evans à quatre voies : Cette option est pareille à la précédente, sauf qu'elle comprend un nouveau passage supérieur à quatre voies de Yale à Luckakuck. Le concept repose sur une recommandation formulée dans l'étude fonctionnelle réalisée par ET Consulting et UMA.

L'option (3) a été rejetée parce qu'elle présente peu d'avantages supplémentaires par rapport aux deux autres options moins coûteuses. Plus précisément (comme on peut le voir dans la figure 1), le passage supérieur Evans à quatre voies coûterait environ 10 millions de dollars de plus que le passage à deux voies. Par conséquent, il faudrait que l'option des quatre voies présente des avantages supérieurs de plus de 13 millions de dollars simplement pour s'approcher de la *valeur actualisée nette* de l'option Vedder recommandée. Par contre, pour atteindre le *rapport avantages-coûts* de l'option Vedder (4,160), il faudrait que l'amélioration du passage supérieur Evans de deux à quatre voies présente un avantage supplémentaire de plus de 20 millions de dollars.

Par ailleurs, on estimait que l'option (3) ne constituait pas un équivalent des autres options, car elle ne fournissait pas une capacité de franchissement comparable (c'est-à-dire quatre voies par rapport à deux voies supplémentaires).

Méthodologie

La méthode dite du *surplus des consommateurs*¹ a été employée pour évaluer les diverses options. Cette méthode est supérieure à la méthode de la différence des coûts dans les cas où les projets ou les évaluations mettent en cause un réseau. Le logiciel Micro-BENCOST est conçu pour modéliser uniquement la méthode de différence des coûts quand les améliorations proposées n'entraîneront pas ou presque pas d'accroissement de la circulation (ou de changements dans les comportements en matière de déplacement). Plus précisément, cette méthode ne permet pas de saisir adéquatement les effets sur le réseau et les répercussions sur l'accroissement de la circulation. La page 62 de l'annexe 2 contient une description approfondie de la méthode du surplus des consommateurs.

Même si cette méthode a été préférée à celle de la différence des coûts de Micro-BENCOST, les valeurs implicites de ce logiciel ont tout de même servi à l'analyse. En fait, on s'est servi du taux officiel d'actualisation de 6 % ainsi que d'autres valeurs tirées du *Micro-BENCOST Guidebook: Defaults and Standardized Analysis For Highway Improvement Projects in British Columbia*².

Évaluation de l'option

Compte financier³

- Coûts de construction – L'estimation des coûts de l'échangeur a été faite au moyen du tableur Wolski⁴. Cette méthode permet de calculer les coûts de construction au moyen d'un système d'avant-métrage incluant des taux unitaires. Des facteurs sont ensuite appliqués aux coûts de construction afin de déterminer les coûts accessoires (conception, ingénierie, gestion de projet et de programme, frais d'ingénieur résident et dépenses imprévues). Les taux unitaires et les facteurs habituels du ministère des Transports sont pris en compte dans cette estimation. En ce qui concerne l'échangeur de la route Vedder, les coûts couvraient les travaux depuis le côté nord de l'intersection du chemin Luckakuck jusqu'au côté sud de l'intersection de la route Yale. L'estimation des coûts inclut toutes les bretelles de l'échangeur et elle est donnée en dollars de 2002. La ville de Chilliwack a fourni les coûts d'acquisition des terrains. Les coûts du passage supérieur à deux voies de la route Evans ont été établis de la même manière par UMA, au moyen du tableur Wolski.
- Coûts des terrains – Les coûts présentés dans le tableau de la page suivante ont été déterminés par UMA, et les coûts unitaires ont été fournis par la ville de Chilliwack. Les coûts des terrains donnés dans la figure 1 (ci-après) comprennent les coûts d'acquisition de l'emprise routière, mais ils ne sont pas compensés par les coûts recouverts relatifs aux délaissés d'emprise. On trouve plus de détails sur les coûts des terrains dans le rapport d'UMA intitulé *Chilliwack's Interchanges Project Development* de janvier 2002.
- Entretien et remise en état – Les coûts d'entretien de la route, du pont et des signaux sont fondés sur les coûts fixés par le ministère pour 2000. Les coûts de remise en état sont tirés du *Construction and Rehabilitation Estimating Book* de février 1997, du ministère des Transports.

¹ Cette approche suppose qu'il y aura des répercussions possibles sur le réseau (changements dans les comportements en matière de déplacement), qui donneront lieu à leur tour à un accroissement de la circulation.

² 1998.

³ Coûts fournis par UMA.

⁴ Méthode d'estimation des coûts nommée ainsi d'après son créateur, Ernie Wolski, de E. Wolski Consulting.

Coûts annuels d'entretien

Élément	Montant	Unités
Route	13 581	\$/km de voie
Signaux	3 600	\$/signal
Pont	7,3	\$/m ²

Coûts de remise en état

Élément	Enrobés à chaud	Enrobés à froid
\$/km de voie	50 000	25 000
Nombre d'années	15	7

- Récupération – On a supposé que la valeur de récupération s'élevait à 24 % de l'ensemble des coûts de construction et du coût des terrains. La valeur répartie a été calculée dans un document, *Lower Mainland Systems Level Analysis - Stage 2*, où l'on examinait plusieurs projets régionaux proposés pour les basses terres continentales.

Compte du service à la clientèle (avantages)

- Économies de temps de déplacement – En employant la méthode du surplus des consommateurs, on a calculé les avantages pour la période modélisée, soit l'heure de pointe en après-midi en 2020. Ces résultats ont été ajustés de manière à représenter un jour et une année, respectivement. On a appliqué les facteurs 8,6 et 300 pour convertir l'heure de pointe de l'après-midi en une journée, puis pour convertir une journée en une année. Le premier facteur repose sur les données de comptage de la circulation à Chilliwack. Les avantages annuels ont ensuite été calculés pour la période d'analyse de 20 ans, puis réactualisés selon l'année d'investissement à un taux de 6 % par année.
- Réduction des dépenses liées à l'utilisation de véhicules automobiles – Cette réduction a été calculée en tant que partie des économies en temps de déplacement. Les valeurs de répartition proviennent d'études récentes du ministère qui intégraient la méthode du surplus des consommateurs (*Lower Mainland Systems Level Analysis - Stage 2*).
- Réduction des coûts relatifs aux accidents – Cette réduction a été calculée en tant que portion des économies de temps de déplacement. Les valeurs de répartition ont été tirées de récentes études régionales du ministère qui intégraient la méthode du surplus des consommateurs (*Lower Mainland Systems Level Analysis - Stage 2*). Comme le calcul de la réduction du coût des accidents au cas par cas, pour l'ensemble du réseau, exigerait des ressources importantes, UMA a adopté une méthode de répartition permettant de faire une estimation grossière de la réduction éventuelle du coût des accidents. Cette réduction serait attribuable à une meilleure conception, à la redistribution du trafic et, donc, à une diminution de l'exposition aux risques d'accident et à un nombre moindre de collisions par l'arrière. Cependant, ce type de réduction est habituellement contrebalancé par les accidents imputables aux excès de vitesse. La méthode du surplus des consommateurs en tient compte et permet de constater que la réduction du coût des accidents attribuable aux améliorations est bien plus importante que les nouveaux coûts résultant des excès de vitesse.

Indicateurs économiques (analyse avantages-coûts : compte des finances et compte du service à la clientèle)

- Pour les deux options, la valeur actualisée nette reste positive, même si l'amélioration de l'échangeur Vedder offre une VAN bien meilleure de 28 millions de dollars. Cependant, du point de vue du rapport entre les avantages et les coûts, il y a peu de différence entre le coefficient du projet Vedder (4,2) et celui du projet de la route Evans (4,8). De plus, cette différence n'est sans doute pas significative d'un point de vue statistique. En outre, en ce qui concerne les grands projets, il importe de bien mesurer la VAN et de n'accorder qu'une importance secondaire au rapport avantages-coûts. En effet, ce rapport favorise toujours les plus petits projets. La VAN permet de mesurer l'avantage supplémentaire net pour la société, sans se limiter à la comparaison des coûts par rapport aux avantages. Néanmoins, compte tenu des restrictions budgétaires, le rapport avantages-coûts devrait tout de même servir d'outil secondaire dans la prise de décisions. En d'autres mots, comme la VAN de l'option Vedder dépasse celle de l'option Evans, et comme les deux

options présentent un rapport avantages-coûts semblable, l'option de choix est celle de la route Vedder. Dans ce cas particulier, il faut aussi tenir compte du fait que, contrairement à l'option Vedder, l'option à deux voies de la route Evans n'offre aucun accès à la Transcanadienne et que ce passage supérieur constituerait avant tout un élément municipal qui offrirait peu d'avantages pour l'administration fédérale et les administrations provinciales.

- Il faut souligner que le projet présente un autre avantage (non quantifié) : en dépit des importantes améliorations apportées, les usagers de la route ne subiront que peu de perturbations durant les travaux. On s'attend à peu de répercussions pour les voies clés, comme les bretelles en direction sud et en direction est, ou pour le trafic de transit sur Vedder et sur la Transcanadienne. On commence à intégrer à l'économie des transports la dimension des perturbations durant les travaux. En fait, des études américaines révèlent que, dans certains cas, on ne récupère jamais les coûts causés par les perturbations durant la vie utile subséquente de l'amélioration apportée. Il faut aussi garder à l'esprit que les coûts des perturbations sont plus élevés dans le cas des camions qui acheminent des marchandises que dans celui des véhicules automobiles servant uniquement aux déplacements.

Compte du développement économique

- Comme on peut le voir dans les annexes 1A et 1B, l'investissement présente des avantages sur le plan du développement économique, en termes d'emploi et de contribution au PIB provincial. Plus précisément, en appliquant aux divers investissements les multiplicateurs du ministère des Finances (et le taux de récupération approprié), on estime que l'échangeur Vedder permettra de créer des emplois de l'ordre de 203,4 années-personnes et qu'il aura des retombées économiques d'une valeur de 24,4 millions de dollars⁵. Les avantages modestes de ce projet du point de vue du développement économique sont conformes à l'aspect empirique du rendement marginal décroissant en économie des transports. En effet, les plus importants avantages du développement économique sont attribuables à des projets qui créent un accès, qui suppriment un obstacle à la croissance ou qui offrent de nouvelles possibilités. Comme les projets d'amélioration de l'échangeur Vedder ou de la route Evans servent simplement à améliorer la capacité ou le rendement de l'infrastructure et du réseau en place, ils présentent peu de nouvelles possibilités, mais pourraient néanmoins offrir celles qui suivent :

 - Une augmentation du tourisme attribuable à un accès plus facile, à partir de l'autoroute, aux commerces, aux aires récréatives, aux terrains de camping et aux hôtels;
 - Un éventuel développement de l'ancienne base des Forces armées canadiennes de Chilliwack;
 - L'assurance d'un meilleur accès à la ville pour les membres des Premières Nations qui habitent à proximité;
 - Un accès amélioré au centre-ville et aux services gouvernementaux.

Compte de l'environnement

Comme on le voit dans la figure 1, les deux projets produiraient des résultats équivalents pour ce qui est de la consommation de carburant et des émissions des véhicules, et ils auraient des répercussions très favorables sur l'environnement. Les facteurs de consommation du carburant à différentes vitesses et les coefficients d'émissions des véhicules sont ceux qui sont utilisés par UMA dans une récente étude menée pour le compte du ministère (cette étude portait sur le réseau de la région de New Westminster). La consommation de carburant en litres par kilomètre a été calculée par UMA, au moyen des données de sortie du logiciel Emme/2 et des facteurs de consommation de carburant. UMA a réparti le total des voitures-kilomètres pour l'heure de pointe en après-midi, en 2021, en catégories fondées sur la vitesse de déplacement des véhicules. On a ensuite ajusté ces données pour en faire des valeurs annuelles. UMA a calculé les quantités d'émissions de monoxyde de carbone, de dioxyde de carbone, d'oxydes d'azote et d'hydrocarbures en grammes par kilomètre (g/km). Les quatre quantités ont été obtenues en annualisant les données sur les volumes basés sur la vitesse qui sont tirées d'Emme/2; par la suite, UMA a appliqué des coefficients pour convertir ces quantités en émissions.

⁵ Gary Horne, « Provincial Economic Multipliers and How to Use Them », Treasury Board Staff, novembre 1996, 1990 INDUSTRIE BCIOM, AGRÉGATION MOYENNE – TAUX DE RÉCUPÉRATION DE 75 %. (Industrie = Transports).

Aspect social

Voici les principaux avantages pour la société :

- Un accès au pont plus sûr pour les piétons et les cyclistes grâce aux voies réservées;
- Une réduction du danger en cas de tremblement de terre, puisque la nouvelle structure répondrait aux normes actuelles en matière de séismes; l'accès au pont serait assuré pour les véhicules prioritaires, et la route d'intervention en cas d'urgence des administrations provinciales et de l'administration fédérale serait protégée.

Figure 1 - Chilliwack - Sommaire de l'analyse de rentabilisation

			Options	9010	9020
				Option 1	Option 2
				Échangeur Vedder	Passage à 2 voies Evans
Compte	Critère	Mesure	Unités		
Finances	Coût de construction	Valeur actuelle	en millions de dollars	10,888	5,881
	Coût des biens-fonds	Emprise nécessaire	en millions de dollars	0,334	0,979
	Coûts d'entretien et de remise en état	Valeur actuelle	en millions de dollars	0,456	0,327
	Valeur de la récupération	Valeur actuelle	en millions de dollars	2,693	1,646
Services	Rendement du réseau routier (surplus des consommateurs)	Valeur du temps de déplacement	en millions de dollars	26,465	18,704
		Valeur des dépenses liées à l'utilisation de véhicules automobiles	en millions de dollars	6,616	4,676
		Coût des accidents	en millions de dollars	4,301	3,039
Sommaire économique	Avantages	Valeur actuelle	en millions de dollars	37,382	26,419
	Coûts	Valeur actuelle	en millions de dollars	8,985	5,540
	Valeur actualisée nette	Valeur actuelle	en millions de dollars	28,397	20,879
	Rapport avantages-coûts	Après calcul	Rapport	4,160	4,769
Développement économique	Quantitatif	Emploi	en années-personnes	203,4	129,6
		Répercussions économiques sur la province	en millions de dollars	24,4	15,6
	(Voir les annexes 1A et 1B ci-jointes)				
Environnement	Carburant	Carburant consommé	en millions de litres	-32,020	-36,347
	Émissions	Dioxyde de carbone	en millions de kg	-83,436	-94,216
		Monoxyde de carbone	en millions de kg	-3,360	-3,442
		Oxydes d'azote	en millions de kg	-0,121	-0,169
		Hydrocarbures	en millions de kg	0,371	-0,371

¹ Remarque : le coût des biens-fonds inclut la valeur de l'emprise nécessaire et il n'a pas été contrebalancé par la valeur des délaissés d'emprise.

² Coûts de récupération : établis selon un rapport de 24 % du coût de construction et du coût des biens-fonds.

Analyse des risques/analyse de sensibilité

	Scénario de référence	Coûts supérieurs de 25 %	Coûts inférieurs de 25 %	Taux d'actualisation de 8 %
VAN (en millions de dollars)	28,397	25,611	31,182	22,290
Rapport avantages-coûts	4,160	3,176	6,030	3,591

Mise en œuvre du projet

- Portée :

La portée de ce projet inclut l'élargissement à quatre voies du pont, l'amélioration des voies et des bretelles ainsi que l'amélioration de l'infrastructure connexe à l'échangeur de l'intersection Vedder-Transcanadienne. Plus précisément, cela comprend ce qui suit :

- Un passage à quatre voies, un échangeur à flux continu avec bretelles reconstruites et améliorations connexes de l'intersection;
- L'amélioration et le prolongement de chacune des voies d'accélération et de décélération sur l'autoroute, au niveau de l'échangeur;
- L'élargissement de la partie nord de la route Vedder, à partir de l'échangeur, du côté sud de Yale;
- L'amélioration de l'intersection de la route Vedder et de Yale pour le trafic qui approche de l'échangeur (en direction nord);
- L'élargissement de la partie sud de la route Vedder, à partir de l'échangeur jusqu'au côté nord de Luckakuck;
- L'amélioration de l'intersection de la route Vedder et de Luckakuck pour la circulation en provenance de l'échangeur (qui se dirige vers le sud);
- La suppression, sur la route Vedder, de tout accès local qui nuit à la fluidité sur l'échangeur.

- Échéancier (avec la part fédérale des coûts)

Voici un échéancier préliminaire du projet, qui fera l'objet de négociations :

- | | |
|---|-----------|
| • Approbation de projet et obtention du financement | 2002-2003 |
| • Définition du projet et accord connexe | 2002-2003 |
| • Demande de déclarations d'intérêt | 2002-2003 |
| • Publication de la demande de propositions | 2003-2004 |
| • Attribution du marché | 2003-2004 |
| • Début des travaux | 2004-2005 |
| • Achèvement des travaux | 2005-2006 |

- Budget (avec la part fédérale des coûts)

Ministère des Transports	4,133 millions de dollars
Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR)	4,133 millions de dollars
Part de la ville de Chilliwack	4,133 millions de dollars
Coût total du projet	12,40 millions de dollars

- Voici les sorties de fonds prévues qui feront l'objet de négociations et qui incluent la part du gouvernement fédéral :

2002-2003	0,200 million
2004-2005	6,100 millions
2005-2006	6,100 millions

Il est également possible que l'Insurance Corporation of British Columbia (ICBC) contribue financièrement à ce projet, car cet organisme estime que l'échangeur actuel et ses points d'entrée et de sortie sont la scène de nombreux accidents.

Conclusions et recommandations

Après examen, il est recommandé d'entreprendre ce projet pour les motifs suivants :

- L'échangeur à l'intersection de la route Vedder et de la Transcanadienne doit être remplacé ou reconstruit de toute urgence, en raison de ses déficiences en matière de capacité et de sécurité;
- Comme les améliorations proposées présenteront des avantages importants pour les administrations municipales et provinciales ainsi que pour l'administration fédérale, il y a là des possibilités de partenariats et de partage des coûts;
- Les travaux présentent des avantages importants, soit une VAN de 28 millions de dollars et un rapport avantages-coûts de 4,2, y compris une diminution des temps de déplacement, une réduction des dépenses liées à l'utilisation de véhicules automobiles, une amélioration de la sécurité et une réduction des émissions relatives à la consommation de carburant, sans compter l'amélioration de l'accès à la collectivité et le développement économique.

Annexe 1A

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ET RÉPERCUSSIONS SUR L'EMPLOI ATTRIBUABLES À L'INVESTISSEMENT DANS LE PROJET DE L'ÉCHANGEUR VEDDER				
		en millions de dollars		
Investissement	12,40			
	Directes	Indirectes	Induites	Multiplicateur de sortie du modèle ouvert
Coefficient	1,00	0,57	0,40	1,97
Retombées économiques (en millions de dollars)	12,4	7,1	5,0	24,4
	Directes	Indirectes	Induites	Multiplicateur de sortie du modèle ouvert
Coefficient	7,3	4,7	4,4	16,4
Répercussions sur l'emploi (en années-personnes)	90,5	58,3	54,6	203,4

Remarque : les répercussions sur l'emploi sont données en années-personnes par million de dollars.

Source : Horne, Gary. *Provincial Economic Multipliers and How to Use Them*. Treasury Board staff, novembre 1996.

1990, INDUSTRIE BCIOM, AGRÉGATION MOYENNE – TAUX DE RÉCUPÉRATION DE 75 %. (Industrie = Transports).

Annexe 1B

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ET RÉPERCUSSIONS SUR L'EMPLOI ATTRIBUABLES À L'INVESTISSEMENT DANS LE PROJET DU PASSAGE SUPÉRIEUR À DEUX VOIES EVANS				
		en millions de dollars		
Investissement	7,90			
	Directes	Indirectes	Induites	Multiplicateur de sortie du modèle ouvert
Coefficient	1,00	0,57	0,40	1,97
Retombées économiques (en millions de dollars)	7,9	4,5	3,2	15,6
	Directes	Indirectes	Induites	Multiplicateur de sortie du modèle ouvert
Coefficient	7,3	4,7	4,4	16,4
Répercussions sur l'emploi (en années-personnes)	57,7	37,1	34,8	129,6

Remarque : les répercussions sur l'emploi sont données en années-personnes par million de dollars.

Source : Horne, Gary. *Provincial Economic Multipliers and How to Use Them*. Treasury Board staff, novembre 1996.

1990, INDUSTRIE BCIOM, AGRÉGATION MOYENNE – TAUX DE RÉCUPÉRATION DE 75 %. (Industrie = Transports).

Comparaison de la méthode du surplus des consommateurs et de celle de la différence des coûts

Surplus des consommateurs

Le diagramme 1 illustre la méthode du « surplus des consommateurs » qui sous-tend toute l'économie des transports. La situation initiale, ou scénario de référence, correspond à l'intersection de la demande 1 et de l'offre 1, représentées respectivement par C_1 et V_1 . Une fois l'amélioration apportée au réseau de transport, il y a augmentation du nombre de déplacements, qui comprend les nouveaux déplacements engendrés (additionnels) qui s'ajoutent au nombre initial de déplacements.

Grâce à l'amélioration proposée, les personnes en déplacement à l'origine (V_1) reçoivent un avantage supplémentaire (net) de $C_1 - C_2$ unités de réduction des coûts. Plus précisément, ces personnes seraient prêtes à payer C_1 pour effectuer le déplacement V_1 , mais elles n'auraient à déboursier que C_2 . Par conséquent, les avantages supplémentaires pour les usagers correspondent à $V_1 * (C_1 - C_2)$, ce qui est représenté sous forme géométrique par la zone A.

Les nouveaux déplacements $V_2 - V_1$, attribuables au prix plus bas C_2 , présentent un avantage net (supplémentaire) représenté par la zone triangulaire B. Plus précisément, les nouveaux usagers doivent payer $V_1 V_2 * C_2$, ce qui est représenté par la zone rectangulaire C. Par conséquent, l'avantage net est illustré par la zone B pour les nouveaux usagers, ce qui correspond à la différence entre ce que l'usager est prêt à payer et ce qu'il paie vraiment.

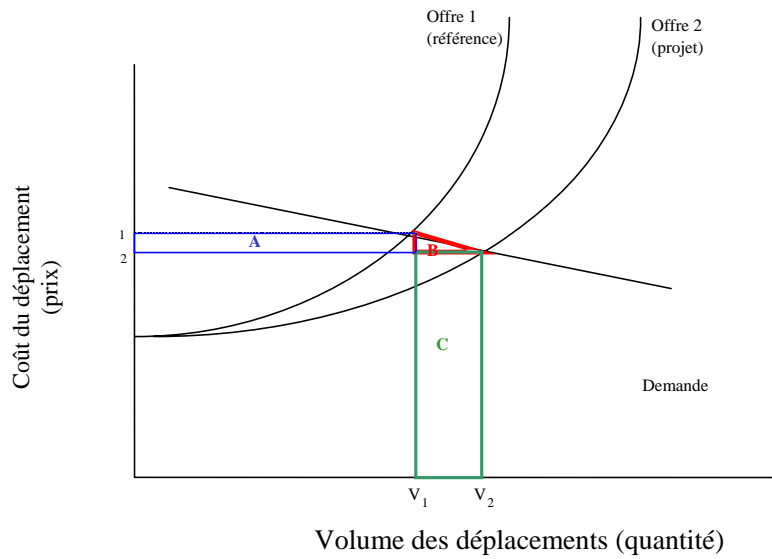
En conclusion, les avantages supplémentaires combinés sont égaux (=) à **la zone A** (avantages supplémentaires pour les usagers originaux) + **la zone B** (avantages additionnels pour les nouveaux usagers).

Évaluation des comptes multiples et surplus des consommateurs

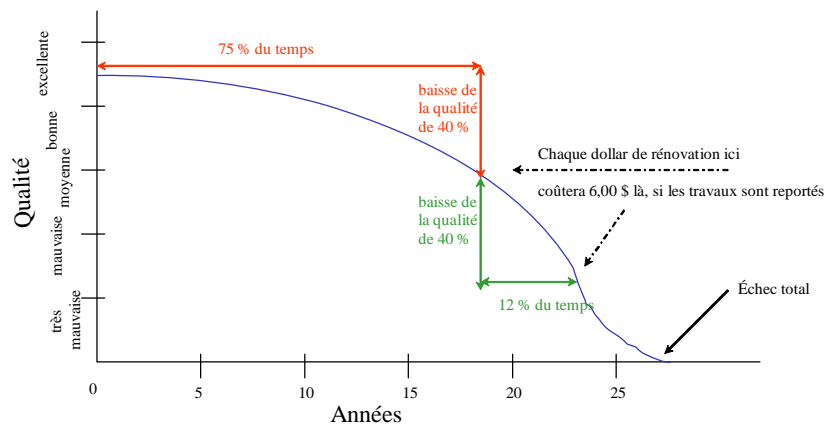
Le logiciel Micro-BENCOST applique une méthode parfois appelée « différence entre les coûts » selon laquelle le total des coûts en temps, des dépenses liées à l'utilisation de véhicules automobiles et des coûts imputables aux accidents, pour le projet proposé, est comparé à la situation actuelle ou scénario de référence. Cette méthode est identique à la précédente seulement s'il n'y a pas de changement dans les habitudes de déplacement. Par exemple, l'accroissement de capacité sur une voie de dépassement ou sur une voie pour véhicules lents ne changera rien aux habitudes de déplacement. Par contre, l'amélioration d'une installation existante ou la construction d'un lien supplémentaire avec un centre urbain aura des effets sur le réseau et modifiera donc les habitudes de déplacement. Par conséquent, l'adoption de l'approche du surplus des consommateurs conçue par Translink ne signifie pas que les lignes directrices en place sur l'évaluation des comptes multiples et sur l'emploi de Micro-BENCOST seront remplacées; elle signifie plutôt qu'on dispose d'un moyen supplémentaire ou qu'on peut suppléer aux lacunes de la méthode existante. Depuis longtemps déjà, il est généralement admis que Micro-BENCOST ne convient pas lorsqu'il s'agit de tenir compte des répercussions sur le réseau ou sur la région. Cependant, Micro-BENCOST permet d'effectuer rapidement une analyse précise des coûts et des avantages de la grande majorité des projets financés par le ministère des Transports qui n'ont pas ou presque pas d'effets sur le réseau. Il faut souligner qu'il n'existe actuellement aucun logiciel d'économie des transports qui permette de saisir les effets sur le réseau au moyen de la méthode du surplus des consommateurs.

Il faut comprendre que la méthode du surplus des consommateurs et la méthode de « différence entre les coûts » sont toutes les deux des méthodes de remplacement de l'analyse avantages-coûts. À ce titre, elles portent toutes deux sur les mêmes deux comptes du cadre d'évaluation des comptes multiples, soit le compte des finances et le compte du service à la clientèle. Aucune de ces deux méthodes ne permet de saisir les comptes de l'environnement, du développement économique et des répercussions sociales. Ces comptes sont évalués au moyen d'un examen des avantages indirects.

Surplus des consommateurs



Coût de la détérioration de la chaussée (d'après l'expérience américaine)



Source : L.M. Richter, *Pavement Management Saves \$3 Million*, American Public Works Administration, 1988, paru dans « Highway Asset Management Systems: A Primer », Association des transports du Canada, 1999.

Forum des ministres responsables du développement du Nord
Maximisation des retombées économiques et sociales des projets majeurs dans le Nord

Projet : Formation et perfectionnement spécialisés au Manitoba - Initiative de Manitoba Hydro pour la formation et l'emploi dans le Nord

Introduction

Manitoba Hydro projette la construction de deux centrales hydroélectriques dans le nord du Manitoba, soit la centrale Wuskwatim à Nelson House et la centrale Keeyask (Gull) à Keeyask/Gull Rapids sur le fleuve Nelson.

Le projet Wuskwatim a été approuvé le 26 juin 2006, et les travaux doivent commencer avant l'automne 2006. Dans le cas du projet Keeyask, on en est encore à l'étape des négociations.

L'initiative de Manitoba Hydro pour la formation et l'emploi dans le Nord est un projet de formation préalable aux travaux qui a été lancé à petite échelle en 2001-2002. Ce projet est maintenant bien en place et devrait se poursuivre jusqu'en 2007-2008 ou en 2008-2009. Il s'inscrit parmi les efforts déployés, au moyen de programmes de formation et de perfectionnement des compétences, pour aider les Autochtones du Nord à profiter des emplois et des autres possibilités créés par les projets d'aménagement hydroélectrique.

Manitoba Hydro (20 millions de dollars), le gouvernement du Manitoba (10 millions de dollars) et le gouvernement fédéral (30,3 millions de dollars) ont versé au total 60,3 millions de dollars pour ce programme de formation et d'emploi. Une partie de la contribution fédérale, soit 22 millions de dollars, provient du Partenariat pour les compétences et l'emploi des Autochtones. La construction de centrales hydroélectriques entraîne les plus importantes activités de construction dans le Nord depuis des décennies. En outre, l'initiative représente la plus vaste stratégie de perfectionnement de la main-d'œuvre appliquée dans cette région depuis des dizaines d'années.

Manitoba Hydro a évalué les retombées économiques des centrales hydroélectriques Wuskwatim et Keeyask, y compris les répercussions qui touchent particulièrement le Nord du Manitoba.

Les retombées économiques ont été calculées au moyen du modèle d'évaluation des retombées économiques du Bureau des statistiques du Manitoba. Le rapport présente des données brutes plutôt que des données nettes sur la mesure des avantages. Il ne traite pas d'avantages comme le perfectionnement des compétences des résidents du Nord comme suite de la création d'emplois et des nouvelles occasions d'affaires ni des importantes contributions des projets aux objectifs fédéraux et provinciaux de réduction des gaz à effet de serre.

Voici une brève description de l'évaluation et des indicateurs utilisés.

Évaluation des retombées économiques – Centrale hydroélectrique Wuskwatim

Le projet Wuskwatim porte sur une nouvelle centrale de 200 MW située à Taskinigup Falls, sur la rivière Burntwood, près de Thompson, au Manitoba. Ce projet inclut les installations nécessaires au transport de l'énergie, notamment un nouveau poste de sectionnement près de la centrale hydroélectrique et une ligne de transport de l'énergie; cette dernière doit servir à l'intégration au réseau actuel de distribution de Manitoba Hydro.

Les travaux de construction s'étendront sur six ans, soit de 2006 à 2010, et la centrale devrait fonctionner durant plus de soixante ans. On estime que la centrale hydroélectrique Wuskwatim coûtera 506 millions de dollars (en dollars de 2002), alors que le nouveau poste de sectionnement et la ligne de transport coûteront environ 19,87 millions de dollars (en dollars de 2002).

L'analyse des répercussions économiques du projet tient compte uniquement du coût des dépenses sur place.

Évaluation des retombées économiques - Centrale hydroélectrique Keeyask (Gull)

Ce projet porte sur une centrale hydroélectrique de 635 MW à Gull/Keeyask Rapids, sur le fleuve Nelson. On estime que les travaux de construction coûteront 1,453 millions de dollars (en dollars de 2001). Les travaux commenceront à la fin de 2007, et la mise en exploitation est prévue pour la fin de 2012-2013. Cette centrale sera exploitée durant plus de soixante ans.

Une station de conversion devra être construite dans le Nord au coût de 210 millions de dollars.

Indicateurs économiques et sociaux utilisés

- Le produit intérieur brut (PIB);
- L'emploi;
- Les revenus du travail;
- Les revenus fiscaux.

Les tableaux suivants présentent un échantillon des indicateurs utilisés pour déterminer les retombées économiques d'un projet d'aménagement hydroélectrique; dans ce cas-ci, l'étude d'impact de la centrale hydroélectrique Wuskwatim a servi d'exemple.

ÉTUDE D'IMPACT ÉCONOMIQUE DE WUSKWATIM

**Retombées économiques de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de la centrale Wuskwatim
(2004 – 2069)**

	Emploi (en années- personnes)	Revenus du travail (en millions de dollars)	Impôts (en millions de dollars)	PIB (en millions de dollars)
TOTAL POUR LE CANADA	9 830	454,2	186,3	601,9
MANITOBA				
Construction - directement	1 853	246,6	100,2	274,7
- indirectement	3 035			
Exploitation et entretien	828*	42,0	15,8	53,4
TOTAUX	5 716	288,6	116,0	328,1
RESTE DU CANADA				
Construction - directement	369	156,6	66,0	255,1
- indirectement	3 505			
Exploitation et entretien	258	0,9	4,3	18,7
TOTAUX	4 132	165,6	70,3	273,8
NORD DU MANITOBA				
Construction - directement	701	94,0		
- indirectement				
Exploitation et entretien	372	42,0		
TOTAUX	1 073	136,0		
AUTOCHTONES DU NORD DU MANITOBA				
Construction - directement	491	66,0		
- indirectement				
Exploitation et entretien	132	12,0		
TOTAUX	623	78,0		

Remarque : L'emploi en années-personnes pour la période d'exploitation et d'entretien du projet a été calculé à partir de l'estimation d'une année type multipliée par soixante, soit la durée de vie de la centrale.

Source : Wuskwatim Impact Assessment Final Report, 15 janvier 2003.

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DANS LE NORD DU MANITOBA

Centrale hydroélectrique - Coûts des travaux de construction Incidence sur l'emploi direct dans le Nord du Manitoba⁽¹⁾ en années-personnes pour le Nord du Manitoba durant toute la période des travaux de construction

Incidence	Résidents du Nord du Manitoba (BNA) ⁽²⁾	Autochtones du Nord du Manitoba (BNA) ⁽³⁾
Emploi direct⁽⁴⁾		
Faible incidence	532	316
Incidence moyenne	649	432
Forte incidence	732	532

1. Les répercussions sur l'emploi sont présentées en années-personnes. Une année-personne correspond à une personne qui travaille à temps plein durant un an.
2. Chez les résidents du Nord du Manitoba, l'incidence a été estimée à 32 % (faible), à 39 % (moyenne) et à 44 % (forte) du total d'emplois directs au Manitoba, établi à 1 663 années-personnes.
3. L'incidence chez les résidents autochtones du Nord du Manitoba a été estimée à 19 % (faible), à 26 % (moyenne) et à 32 % (forte) du total d'emplois directs au Manitoba, établi à 1 663 années-personnes.
4. Il s'agit des emplois directs offerts sur place par Manitoba Hydro et par l'entrepreneur.

En plus des répercussions sur l'emploi direct, les dépenses liées aux travaux de construction relatifs au projet auront des répercussions importantes sur le plan des emplois indirects et induits dans le Nord du Manitoba.

Source : Wuskwatim Impact Assessment Final Report, 15 janvier 2003.

Centrale hydroélectrique - Coûts des travaux de construction Incidence directe sur les revenus du travail dans le Nord du Manitoba⁽¹⁾ en millions de dollars⁽²⁾ dans le Nord du Manitoba pour toute la durée des travaux de construction

Incidence	Résidents du Nord du Manitoba (BNA) ⁽³⁾ (en millions de dollars)	Autochtones du Nord (BNA) ⁽⁴⁾ (en millions de dollars)
Revenus du travail		
Faible incidence	70,0	41,5
Incidence moyenne	85,3	56,8
Forte incidence	96,2	70,0

1. Les revenus du travail correspondent à la somme des salaires, des revenus supplémentaires du travail et des revenus nets des entreprises non constituées. L'ensemble de ces types de revenus ou l'un d'entre eux peut être compris dans les coûts directs ainsi que dans les répercussions directes, indirectes et induites qui en découlent.
2. Les montants sont présentés en dollars de 2002.
3. L'incidence sur les habitants du Nord du Manitoba a été estimée à 32 % (faible), à 39 % (moyenne) et à 44 % (forte) du total des revenus directs du travail au Manitoba, établi à 218,6 millions de dollars.
4. L'incidence sur les résidents autochtones du Nord du Manitoba a été estimée à 19 % (faible), à 26 % (moyenne) et à 32 % (forte) du total des revenus directs du travail au Manitoba, établi à 218,6 millions de dollars.

Source : Wuskwatim Impact Assessment Final Report, 15 janvier 2003.

L'étude des retombées économiques des projets de construction ne portait pas sur les avantages comme les suivants :

1. Le perfectionnement des compétences des résidents du Nord;
2. La croissance de l'emploi;
3. L'accroissement des possibilités d'affaires.

Suivi du projet

Manitoba Hydro assurera un suivi relatif à l'emploi des stagiaires d'avant-projet qui participent aux travaux de construction. Les données seront rassemblées par projet et par collectivité. On assurera le suivi des autres indicateurs à l'échelle régionale et provinciale.

Autres indicateurs sociaux et économiques relatifs aux projets d'aménagement hydroélectrique et à l'initiative de Manitoba Hydro pour la formation et l'emploi dans le Nord

Grâce à l'évaluation faite dans le cadre de l'initiative de Manitoba Hydro pour la formation et l'emploi dans le Nord, Manitoba Hydro, le gouvernement du Manitoba et le gouvernement fédéral seront en mesure d'évaluer les répercussions sociales et économiques de l'investissement en formation chez les Autochtones du Nord, leur famille, leur collectivité et la région du Nord où cette dernière se situe. Les deux approches suivantes seront appliquées.

Évaluation dans le cadre du Partenariat pour les compétences et l'emploi des Autochtones

Indicateurs :

Indicateurs liés aux personnes

- Résultats positifs sur le marché du travail, y compris la possibilité de trouver un emploi de longue durée, d'obtenir un revenu plus élevé et d'améliorer les compétences en demande;
- Incidence sur la qualité de vie;
- Effet favorable sur le plan de l'équité en matière d'emploi.

Indicateurs liés aux employeurs

- Élargissement du bassin de travailleurs qualifiés sur le marché local, ce qui permet d'améliorer l'économie locale.

Indicateurs liés à la collectivité

- Développement de l'autonomie des collectivités autochtones et amélioration de la qualité de vie de leurs membres.

Indicateurs liés aux partenariats

- Augmentation du nombre, de la vigueur et de la nature des partenariats conclus dans le cadre des programmes.

Évaluation sommative de la formation et du perfectionnement spécialisé au Manitoba

Indicateurs :

Modèle de prestation de la formation

- Amélioration de la coordination et développement de synergies entre les partenaires, de manière à maximiser les répercussions positives de l'investissement en formation.

Données quantitatives – données de sortie/résultats

- Nombre de personnes évaluées;
- Nombre de programmes;
- Nombre de stagiaires;
- Nombre d'interventions couronnées de succès;
- Nombre de personnes employées :
 - Aux projets hydroélectriques (emplois de longue durée);
 - Dans des activités relatives à la formation;
 - Dans la collectivité;
 - Dans le Nord;
 - Au Manitoba;
 - Ailleurs.

Résultats en matière d'emploi

- Nombre de diplômés embauchés, exprimé sous forme de pourcentage du total des travailleurs embauchés (en pourcentage de la main-d'œuvre);
- Nombre d'emplois perdus et accompagnés d'une explication.

Données qualitatives

Qualité de la formation

- Satisfaction de l'employeur à l'égard des compétences des stagiaires;
- Nombre de stagiaires qui ont entrepris un apprentissage et sont devenus des travailleurs qualifiés;
- Satisfaction du partenaire autochtone à l'endroit de ceux qui ont donné la formation;
- Coût par stagiaire.

Système de présentation de candidats à l'emploi

- Taux de succès relatif à l'arrivée en temps opportun des stagiaires diplômés sur le chantier.

Renforcement des capacités dans la communauté

- Nombre d'activités de construction entreprises dans la collectivité à la suite de l'élargissement des compétences;
- Augmentation de l'essaimage d'entreprises ou création de nouvelles entreprises dans la collectivité;
- Nombre de travailleurs autonomes;
- Intensification du perfectionnement des compétences en leadership, en gestion et en formation, de manière à améliorer la capacité d'offrir de la formation au sein des collectivités.

Rendement des investissements

- Augmentation de la participation au capital;
- Économies au chapitre de l'aide au revenu et à celui de l'assurance-emploi;
- Répercussions sur l'économie régionale.

Suivi des projets

L'évaluation faite dans le cadre du Partenariat pour les compétences et l'emploi des Autochtones de même que l'évaluation effectuée par le Manitoba sont réalisées à l'échelle de la collectivité, de la région et de la province.

Problèmes, expériences et suggestions

1. Possibilité d'une meilleure intégration des activités

Les évaluations et les suivis faits à la suite de l'étude sociale et économique sont pour la plupart réalisés indépendamment par chaque partie.

L'adoption d'une démarche intégrée permettrait d'éviter les chevauchements et de réduire le coût du processus de suivi, en plus d'aider à la détermination d'autres indicateurs positifs et interreliés.

Il n'existe malheureusement pas de cadre détaillé. Il serait plus facile de tirer des enseignements si toutes les données des suivis étaient compilées dans un même rapport.

2. Manque de ressources pour élargir la base des indicateurs de maximisation

Le manque de personnel, de temps et de ressources semblables pose des problèmes pour les collectivités.

3. Gestion des rapports trimestriels et des examens utilisés pour surveiller les indicateurs durant la vie utile du projet

4. Toutes les parties prenantes pourraient tirer profit d'une tribune sur les pratiques exemplaires dans ce secteur ou d'un accès aux résultats des recherches récentes et aux nouvelles méthodes dans ce domaine.

Forum des ministres responsables du développement du Nord
Maximisation des retombées économiques et sociales des projets majeurs dans le Nord

Projet : Construction et exploitation d'une mine et d'une usine de concentration à Voisey's Bay, au Labrador (aspect économique)

Aperçu du projet

Le gisement de nickel, de cuivre et de cobalt de Voisey's Bay a été découvert dans le nord du Labrador en septembre 1993. En 1996, Inco Limitée a acquis les droits sur le terrain de Voisey's Bay. La société chargée du projet est Voisey's Bay Nickel Company Limited (VBNCL), filiale en propriété exclusive d'Inco Limitée.

Le projet de Voisey's Bay prévoit la construction et l'exploitation d'une mine et d'une usine de concentration intégrée, au Labrador, ainsi que des installations, à Terre-Neuve, qui serviront à traiter le concentré de nickel pour en faire un produit fini. Ce projet a une durée de vie estimée à 30 ans et représente un investissement d'environ 3 milliards de dollars dans la province, dont 1,5 milliard de dollars dans la mine et l'usine de concentration au Labrador. Le présent aperçu porte sur la partie du projet réalisée au Labrador.

Indicateurs économiques

Selon le principe de contiguïté, on donne priorité en matière d'emploi et d'approvisionnement en biens et en services aux résidents et aux entreprises des collectivités situées à proximité de la mine et de l'usine de concentration au Labrador.

Industrial and Employment Benefits Agreement (IEBA) : Cette entente contient des dispositions et des mesures précises qui permettent d'assurer que les entreprises et les résidents locaux profitent au maximum des possibilités. L'entente prévoit la présentation régulière de rapports au gouvernement provincial à propos des biens et des services achetés et des emplois liés au projet (par sexe, par lieu de travail, par lieu de résidence des travailleurs et par nombre de travailleurs autochtones).

Indicateurs de l'emploi

- Équité entre les sexes;
- Lieu de résidence permanent des travailleurs;
- Augmentation du nombre d'emplois et amélioration des compétences chez les Autochtones.

Indicateurs de l'approvisionnement

- Lieu d'achat des biens et des services.

Indicateurs sociaux

Des ententes sur les répercussions et les avantages ont été conclues avec des groupes autochtones touchés par le développement, afin de les faire profiter des retombées. Ces ententes prévoient habituellement des mesures de maximisation des retombées économiques pour les Autochtones et leurs entreprises; elles concernent aussi l'atténuation des risques d'effets négatifs, notamment grâce aux emplois et aux marchés prioritaires, à la formation, au partage des recettes et aux mesures de protection de l'environnement. Il s'agit d'ententes écrites officielles passées entre le promoteur et les groupes de requérants autochtones. Cependant, leur contenu exact reste confidentiel.

Suivi du projet

Depuis la création du projet, le suivi de l'emploi a été assuré à divers niveaux :

- Dans la collectivité;
- Dans la région;
- Dans la province : un contrôle de l'emploi à Voisey's Bay sert à surveiller les pratiques de recrutement sur place, afin d'assurer le respect du principe de contiguïté;
- Au gouvernement fédéral, on appuie le Joint Voisey's Bay Employment and Training Authority qui a été créé pour soutenir les activités de développement de la main-d'œuvre relatives au projet. L'objectif principal consiste à faciliter l'emploi des membres de la Labrador Inuit Association, du peuple Innu et de la nation des Métis du Labrador.

Aspects positifs

- Imputabilité et transparence du gouvernement :
 - Le gouvernement doit rendre des comptes au public;
 - Les entrepreneurs (le secteur privé) doivent rendre des comptes au gouvernement provincial.
- Amélioration des indicateurs.

Problèmes ou lacunes des indicateurs actuels

- Il faut compter sur la Voisey's Bay Nickel Company Limited pour ce qui est des statistiques et des mécanismes d'établissement des rapports.
- Comme il s'agit des premiers grands travaux réalisés au Labrador en 30 ans, les expériences dont on pourrait tirer parti sont limitées.

Projet : Torngat Recreation Commission (aspect social)

Aperçu du projet

La Torngat Recreation Commission (TRC) a été officiellement constituée le 14 janvier 2003. Elle est formée d'un conseil de directeurs des loisirs, qui représentent les six collectivités de la côte nord du Labrador. Le financement de la TRC pour les cinq collectivités inuites (Nain, Hopedale, Postville, Makkovik et Rigolet) provient du volet provincial de l'Entente de contribution entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador pour le bénéfice des collectivités inuites du Labrador. Dans le cas de la communauté innue de Natuashish, le financement est assuré par le conseil de bande des Innus Mushuau. Le mandat de la TRC consiste à élaborer des mécanismes de prestation pour développer le leadership dans les six collectivités de la côte nord, par le truchement de partenariats communautaires, de programmes de formation et d'activités communautaires et sportives.

La TRC administre deux programmes, soit un programme de leadership en renforcement des capacités communautaires et un programme de subvention des déplacements à l'intérieur du Labrador. Le premier vise à renforcer les compétences au moyen de divers programmes de développement du leadership. Il peut s'agir de recrutement de bénévoles, de l'organisation d'ateliers culturels ou de conférences pratiques destinées aux encadreurs et aux arbitres. Le deuxième programme est conçu pour permettre aux organismes culturels et sportifs, de même qu'aux habitants de la côte nord, d'obtenir des fonds pour se rendre dans d'autres villes du Labrador.

Indicateurs sociaux

- Niveau de participation des habitants qui ont accès aux fonds;

- Nombre de programmes de formation offerts, lesquels donnent une indication de l'amélioration des compétences dans les collectivités;
- Augmentation du bien-être global des collectivités.

Suivi du projet

- Par la collectivité;
- Par le gouvernement provincial, qui administre directement le projet par l'intermédiaire du ministère du Labrador et des Affaires autochtones, en collaboration avec la TRC, qui doit donner son aval.

Aspects positifs

- Formation d'alliances étroites entre le gouvernement et les collectivités autochtones et entre les collectivités elles-mêmes;
- Obligation de rendre compte de l'utilisation des fonds reçus;
- Administration directe du projet.

Problèmes ou lacunes des indicateurs actuels

- De meilleurs mécanismes de responsabilisation devraient être rattachés aux fonds provinciaux. Il faudrait pour cela obtenir du soutien des collectivités et de l'administration provinciale;
- Les indicateurs ne définissent pas clairement les capacités. Il n'existe pas de mécanisme de suivi bien défini permettant de déterminer si la formation a profité à la collectivité.

Remarque : Depuis que les Inuits jouissent de l'autonomie gouvernementale dans le nord du Labrador, la Torngat Recreation Commission n'est plus administrée par le gouvernement provincial. Un financement a été alloué au nouveau gouvernement du Nunatsiavut, qui l'administrera lui-même. Par conséquent, aucun suivi ne sera plus requis.

Expérience des indicateurs

1. *Les indicateurs sont-ils destinés à aider votre territoire ou votre province à maximiser les avantages?*
 - Oui. Comme le Labrador présente de nouvelles possibilités d'exploitation des ressources, on cherche le plus possible à maximiser les avantages pour tous les habitants de la région. D'un point de vue social, les compétences au sein des collectivités autochtones constitueront un atout important pour les projets à venir.
2. *Quelles sont les difficultés liées à l'élargissement de la base d'indicateurs de maximisation?*
 - Les intérêts et les besoins des principaux intéressés autochtones et ceux des autres peuvent être différents;
 - La situation géographique et l'isolement font obstacle à une véritable maximisation des avantages dans le Nord, alors que le centre du gouvernement est installé dans la région sud de la province;
 - L'aspect confidentiel des ententes sur les répercussions et les avantages conclues entre les Autochtones et l'industrie complique la prise de mesures de maximisation par le gouvernement.
3. *Est-ce que votre organisation assure un suivi des indicateurs de maximisation pendant toute la durée d'un projet? Comment vous y prenez-vous?*
 - Récemment, le suivi des indicateurs a été fait au moyen de rapports en bonne et due forme présentés par l'industrie;
 - Les futurs projets feront l'objet d'exigences plus strictes en matière de maximisation :
 - Parce que les collectivités et les parties prenantes exerceront de plus fortes pressions;
 - Parce que le gouvernement exigera une maximisation afin d'améliorer la situation financière de la province.

4. *Avez-vous des conseils à donner sur la manière d'élaborer et de mettre en œuvre les meilleures pratiques pour maximiser les avantages découlant des projets majeurs?*

- La collaboration de tous les partenaires joue un rôle clé dans n'importe quel grand projet de développement.

Forum des ministres responsables du développement du Nord Maximisation des retombées économiques et sociales des projets majeurs dans le Nord

Aperçu

Question 1 : Le nom et la description du projet, le coût des immobilisations et les répercussions économiques, sociales et environnementales.

Le document des Territoires du Nord-Ouest (T.N.-O.) porte sur le cas de ses deux mines de diamants en exploitation. L'industrie de l'extraction des diamants est assez récente dans le Nord. Les premiers diamants ont été découverts en 1991, et l'exploitation de la mine de diamants Ekati a commencé en 1998, alors que la mine de diamants Diavik a été ouverte en 2003. L'extraction de diamants est devenue la plus importante industrie des T.N.-O., et la valeur de la production était estimée à 2,1 milliards de dollars en 2004. Voici une description de ces deux mines :

Mine de diamants Ekati de BHP Billiton (BHPB)

Cette mine est située dans la région du lac de Gras, à 300 km au nord-est de Yellowknife, dans les T.N.-O.

- Les travaux de construction ont été réalisés en 1997-1998 au coût de 900 millions de dollars canadiens;
- L'exploitation de la mine a débuté en 1998;
- On procède actuellement à l'exploitation souterraine ou à ciel ouvert de huit cheminées kimberlitiques;
- La production annuelle s'élève à environ 5,5 millions de carats par année, et la vie de la mine est évaluée à plus de 16 ans.

Une étude d'impact a permis de définir les effets sur l'environnement et de prévoir les répercussions socioéconomiques.

BHPB et le gouvernement des T.N.-O. (GTNO) ont signé une entente socioéconomique (ESE).

- L'ESE porte sur le contrôle des problèmes relevés dans l'étude d'impact;
- Conformément à l'ESE, BHPB et le GTNO doivent consulter les collectivités touchées et les autres collectivités des T.N.-O. qui serviront de lieu d'embauche, en vue de trouver des façons d'améliorer les résultats actuels du projet;
- L'ESE inclut le concept de la gestion adaptative, qui consiste à adapter des mesures d'atténuation en réponse aux répercussions imprévues et aux incidences plus graves que ce qui était prévu à l'origine;
- BHPB et le GTNO rédigent des rapports annuels et surveillent les indicateurs définis dans l'ESE (qui est reliée à l'étude d'impact). Ces rapports sont ensuite communiqués aux collectivités touchées et aux autres collectivités servant de lieu d'embauche;
- L'ESE et le rapport annuel du GTNO peuvent être consultés (en anglais seulement) en ligne à l'adresse suivante : http://www.iti.gov.nt.ca/industrial_benefit/index.htm.

Projet de mine de diamants Diavik

Cette mine est également située dans la région du lac de Gras des T.N.-O.

- Les travaux de construction ont été réalisés en 2001-2002 au coût de 1,3 milliard de dollars;
- L'exploitation de la mine a débuté en 2003;
- On procède actuellement à l'exploitation souterraine ou à ciel ouvert de trois cheminées kimberlitiques;
- La production annuelle s'élève à environ 8 millions de carats, et la durée de vie de la mine devrait être de 16 à 22 ans.

Le projet de la mine Diavik a fait l'objet d'une évaluation aux termes de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE). De plus, toutes les parties ont tenu compte de l'expérience et des connaissances acquises lors de

l'évaluation de la mine de diamants Ekati. Comme on le précise ci-après, toutes les parties touchées ont signé l'ESE, et un conseil consultatif communautaire a été créé pour contrôler l'impact du projet.

Selon le rapport d'étude détaillé publié par Affaires indiennes et du Nord Canada (AINC) et les autorités responsables aux termes de la LCEE, il faut réaliser une ESE à titre de suivi de l'étude d'impact, afin d'assurer qu'une surveillance des répercussions est effectuée et de garantir l'application et l'efficacité des mesures d'atténuation définies dans l'étude.

- L'ESE a été signée par toutes les parties intéressées : Diavik Diamond Mines Inc. (Diavik), le GTNO, le Conseil des Dogrib signataires du traité n° 11 (Tli Cho), la bande de Lutsel K'e Dene, l'Alliance des Métis de North Slave, la première nation des Dénés Yellowknives et la Kitikmeot Inuit Association (KIA);
- L'ESE prévoit que chaque partie doit produire des rapports et contrôler les répercussions définies dans l'étude d'impact au moyen des indicateurs mentionnés dans l'ESE;
- Le rapport soumis par Diavik peut être consulté (en anglais seulement) sur le site Web de l'entreprise : <http://www.diavik.ca>;
- Dans le cadre de l'ESE, on a créé le Diavik Communities Advisory Board (DCAB), qui est chargé de contrôler les répercussions du projet;
- Les membres du DCAB travaillent ensemble à l'adaptation d'une liste d'indicateurs qui pourraient servir à contrôler les effets sur les collectivités;
- Chaque partie présente son rapport au DCAB qui examine tous les rapports de suivi, analyse les données et les fusionne dans un seul rapport pour souligner les questions et les répercussions clés;
- L'ESE inclut le concept de gestion adaptative, qui permet d'adapter des mesures d'atténuation aux répercussions imprévues et aux incidences plus graves que ce qui avait été prévu à l'origine;
- À partir de ce contrôle exercé par toutes les parties, le DCAB formule des recommandations relatives aux engagements précisés dans l'ESE. Ces recommandations peuvent se rapporter aux répercussions imprévues, aux incidences plus graves que ce qui avait été prévu à l'origine ou aux effets sur lesquels les mesures d'atténuation ne semblent pas avoir prise. Des recommandations officielles sont faites à Diavik et au GTNO;
- Avant de formuler ses recommandations, le DCAB doit déterminer si les répercussions sont plus graves que ce qui avait été prévu à l'origine, si elles se rapportent aux engagements pris dans l'ESE (et, par extension, à l'étude d'impact originale) et si les mesures d'atténuation en application sont efficaces;
- Le DCAB peut recommander que les mesures d'atténuation soient modifiées de manière à mieux agir sur les répercussions;
- Quand Diavik ou le GTNO reçoivent des recommandations officielles, ils doivent expliquer au DCAB les motifs pour lesquels ils ne sont pas en mesure de se conformer aux exigences;
- Quand il y a divergence d'opinions, on applique le processus d'arbitrage et de résolution des conflits expliqué dans l'ESE.

Les ESE sont des programmes de suivi des études d'impact. AINC n'est pas signataire des ESE.

En outre, des ententes sur les répercussions et les avantages (ERA) et des accords de participation (AP) font l'objet de négociations entre les sociétés minières et les autorités autochtones. Il s'agit d'ententes confidentielles et non de programmes de suivi des ESE publiques.

Question 2 : Liste des indicateurs économiques et sociaux utilisés (passés et actuels) et leur raison d'être.

Dans le cadre de chaque ESE, le GTNO s'engage à faire le suivi des répercussions au moyen des indicateurs suivants.

Dans la mesure du possible, les données portent sur une collectivité.

Indicateurs de l'ESE conclue avec BHPB	Indicateurs de l'ESE conclue avec Diavik
Bien-être de la collectivité, de la famille et des personnes	
Nombre de blessures	Taux de blessures, normalisé selon l'âge
Nombre d'années éventuelles de vie perdue	
Nombre de suicides	
Nombre de maladies infectieuses	Maladies infectieuses, maladies transmises sexuellement (maintenant appelées infections transmises sexuellement), tuberculose
Nombre de grossesses menées à terme chez les adolescentes	
	Familles monoparentales

Nombre d'enfants à charge ⁶	Enfants à charge ¹
Nombre de plaintes portées pour violence familiale	Nombre de femmes et d'enfants en refuges d'urgence
Indicateurs du logement	
Nombre de crimes liés à la consommation d'alcool et de drogues	Crimes déclarés par la police, dans les catégories suivantes : crimes avec violence, crimes contre les biens, crimes liés à la consommation de drogues, autres
Nombre de crimes contre les biens	
Économie non traditionnelle	
Revenu moyen des résidents	Revenu moyen
	Proportion de salariés à revenu élevé
Niveaux d'emploi et d'activité	Emploi
	Taux d'activité
Nombre de cas d'assistance sociale ⁷	Cas d'assistance sociale ² .
	Entreprises enregistrées, faillites et entreprises en démarrage
Études secondaires terminées	Nombre de personnes de 15 ans et plus qui n'ont pas atteint la 9 ^e année de scolarité
	Nombre de personnes de 15 ans et plus qui ont obtenu un diplôme d'études secondaires

⁶ Maintenant appelés *enfants bénéficiaires des services d'accueil*.

⁷ Maintenant appelés *bénéficiaires d'aide au revenu*.

Bien-être culturel et économie traditionnelle	
	Pourcentage de la main-d'œuvre en âge de travailler qui participe à des activités traditionnelles
	Rapport entre l'utilisation de la langue parlée à la maison et l'utilisation de la langue maternelle, par grands groupes d'âge
Incidence nette sur le gouvernement	
	Incidence nette du projet sur le gouvernement
Développement durable	
	Données et initiatives relatives aux industries secondaires

Le GTNO rassemble les données par l'entremise de son bureau de la statistique, de Statistique Canada et du Centre canadien de la statistique juridique; il tire aussi des données du système d'information sur les enfants et la famille et des rapports sur les refuges d'urgence de son ministère responsable de la santé et des services sociaux.

Dans le cadre de l'ESE conclue avec Diavik, les collectivités emploient des indicateurs semblables à ceux qui sont utilisés par le GTNO et élaborés par le DCAB. Il s'agit d'indicateurs qualitatifs davantage axés sur la collectivité. On tient aussi compte des perceptions dans le cadre de sondages menés par le GTNO auprès des travailleurs de la mine de diamants. Diavik fournit ses données sur l'emploi, la formation et l'approvisionnement, en plus de mises à jour des mesures prises dans ces domaines et dans ceux qui se rapportent au bien-être culturel et communautaire.

BHPB fournit ses données sur l'emploi, la formation et l'approvisionnement.

Tant Diavik que BHPB présentent des répartitions détaillées des travailleurs du Nord, des travailleurs autochtones du Nord et des travailleurs du Sud. Le rapport sur les dépenses des entreprises sépare les données sur les travailleurs du Nord, les travailleurs autochtones du Nord et les travailleurs du Sud, par catégorie industrielle et par phase du projet.

Question 3 : À quel niveau l'incidence d'un projet est-elle suivie? À l'échelle de la collectivité, de la région, de la province ou à un autre niveau? Y a-t-il des avantages et des inconvénients associés à ce choix?

Les ESE sont passées pour assurer un contrôle au niveau de la collectivité et à celui de la région. Dans le cas de l'entente conclue avec Diavik, les collectivités ont pu jouer un rôle actif dans le suivi. Aussi, le GTNO contrôle régulièrement les retombées des mines de diamants sur l'économie territoriale au moyen d'indicateurs macroéconomiques comme l'emploi, le revenu, le PIB et l'investissement.

Le GTNO favorise l'utilisation de l'ESE comme instrument de contrôle et de gestion adaptative des répercussions socioéconomiques qui surviennent tout au long de la vie des projets d'exploitation des ressources, après une étude d'impact.

4. Problèmes ou lacunes liés à l'utilisation des indicateurs actuels. /5. Autres indicateurs que vous jugez plus appropriés.

L'un des points forts du processus de contrôle établi au moyen des ESE est qu'il facilite le suivi à long terme. Les ESE sont en vigueur pendant toute la durée de vie des projets, et les ententes exigent un contrôle permanent jusqu'à l'achèvement des projets.

En outre, le fait de toujours négocier une ESE pour les projets d'exploitation des ressources crée un cadre uniforme de suivi. Chaque ESE contient une liste clé d'indicateurs. En examinant les mêmes indicateurs dans le cadre de plus d'un projet, on peut effectuer un suivi de l'incidence cumulative de l'exploitation des ressources.

Forum des ministres responsables du développement du Nord Maximisation des retombées économiques et sociales des projets majeurs dans le Nord

Infrastructure et services communautaires

Miramar Hope Bay Limited (MHBL) a déterminé que l'infrastructure et les services communautaires représentent un élément important d'écosystème (EIE) qui joue un rôle socioéconomique clé dans l'étude de l'impact sur l'environnement. Les décideurs (la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions ou CNER) bénéficieront donc d'un point de vue équilibré sur l'incidence environnementale du projet sur les collectivités. Ils disposeront de données fondamentales sur les effets défavorables pour l'environnement ainsi que sur les avantages éventuels, ce qui aidera à la planification communautaire. En effet, les collectivités doivent offrir toute une gamme de services et d'éléments d'infrastructure aux résidents, notamment des programmes de santé et des programmes sociaux, de l'aide au logement, des moyens de transport, des services publics, un système d'alimentation en eau et d'évacuation des déchets, des services de sécurité, des services culturels, récréatifs et commerciaux et l'infrastructure nécessaire. Dans le présent chapitre, il est question des répercussions environnementales possibles du projet sur les collectivités clés de Kugluktuk, Cambridge Bay, Gjoa Haven et Taloyoak. Il y est également question de Yellowknife, qui est le grand centre régional le plus proche. MHBL s'attend à ce que les personnes embauchées viennent de ces collectivités, tout comme des produits et des services précis.

On considère qu'il s'agit d'un petit projet, compte tenu de son envergure limitée et des besoins en main-d'œuvre qu'il suscite. Néanmoins, MHBL comprend les préoccupations des collectivités, qui ont été exprimées par les participants lors de ses collectes de données, des séances d'information et du processus de consultation réalisés dans les collectivités jusqu'à maintenant. MHBL estime que la préparation des projets par les collectivités locales constitue un aspect important de la réussite d'un projet. De plus, la capacité de réduire les incidences défavorables sur l'environnement et d'apporter des améliorations qui profiteraient à l'ensemble est d'une importance capitale.

Milieu existant

L'établissement d'une infrastructure et de services communautaires dans une région comme celle de West Kitikmeot au Nunavut représente une tâche ardue et coûteuse. Les collectivités assez peu peuplées sont réparties sur un vaste territoire et ne sont pas reliées les unes aux autres par un réseau routier continu. En outre, en raison de la courte saison d'eaux libres, il est difficile d'approvisionner ces collectivités efficacement par la mer.

L'environnement tient un rôle essentiel dans l'univers culturel des Inuits et a toujours contribué à assurer leur survie. Autrefois, les Inuits dépendaient de leur milieu pour leur subsistance. Encore aujourd'hui, dans la culture contemporaine, le milieu naturel joue un rôle, même si les emplois salariés permettent dans une plus large mesure de combler certains besoins d'une grande proportion des habitants. MHBL croit que le projet et la mise en valeur des ressources minérales du Nunavut représentent des aspects importants du développement durable dans le Nord, pourvu que l'environnement soit protégé et que les Inuits puissent participer activement au développement. L'exploration et l'exploitation minières peuvent être des éléments viables d'une économie basée sur les salaires, en tandem avec l'utilisation des ressources foncières pour soutenir les collectivités locales.

Limites de l'étude d'impact sur l'environnement

Les collectivités clés ciblées dans l'étude d'impact incluent Kugluktuk, située à environ 600 km à l'ouest de la mine proposée, Cambridge Bay, située à quelque 160 km au nord-est de cette mine, ainsi que Gjoa Haven et Taloyoak, respectivement à 525 km et à 570 km à l'est de la mine. En outre, les deux très petites collectivités de Bathurst Inlet (environ 65 km à l'ouest) et d'Umingmaktok (environ 110 km au sud-ouest), appelées « camps éloignés » par la population, pourraient être touchées par le projet minier. La ville de Yellowknife est également mentionnée dans la présente étude en raison de son rôle en tant que pivot régional des services aériens et centre des services clés que les plus petites collectivités ne peuvent pas offrir, notamment les services de santé et d'urgence et les services hospitaliers. La capitale des Territoires du Nord-Ouest, Yellowknife, et les collectivités susmentionnées de la région de Kitikmeot ont depuis longtemps établi des rapports économiques et politiques étroits. Le projet créera des emplois, et MHBL tentera dans la mesure du possible

d'embaucher des habitants de la région et de se procurer des biens et des services auprès des collectivités en question. Bien qu'elles se voient offrir des avantages et des occasions favorables, ces collectivités devront aussi subir les incidences défavorables du projet sur l'environnement. MHBL estime que l'emploi et l'économie présentent des avantages régionaux qui aideront à contrebalancer les effets défavorables sur l'infrastructure et les services communautaires. Ainsi, MHBL tentera, dans la mesure du possible, de faire profiter les autres collectivités de la région des emplois et des avantages économiques du projet.

Dans la région de Kitikmeot, les collectivités sont administrées par diverses sociétés de développement inuites ainsi que par des organismes administratifs municipaux, territoriaux et fédéraux. Le gouvernement fédéral verse des paiements de transfert pour aider à la prestation des services dans la région. La Nunavut Tunngavik Inc. représente les Inuits, veille au respect des obligations des Inuits aux termes de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut et se charge de la coordination des questions relatives aux droits miniers. Le gouvernement du Nunavut possède, à Kugluktuk et à Cambridge Bay, des bureaux régionaux qui s'occupent de l'évaluation environnementale. On trouve à Kugluktuk les bureaux régionaux des ministères responsables de l'éducation, de la culture, des langues, des anciens et des jeunes, et du développement durable. Par ailleurs, à Cambridge Bay, on trouve les bureaux régionaux des ministères chargés du gouvernement communautaire et des transports, des finances et de l'administration, de la santé et des services sociaux, des ressources humaines, de la justice, et des travaux publics et des services. La Commission d'aménagement du Nunavut et la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions (CNER) se trouvent à Cambridge Bay, alors que l'Office des eaux du Nunavut est situé à Gjoa Haven.

Grâce à un atelier sur les connaissances traditionnelles des anciens, tenu sous le parrainage du promoteur à Cambridge Bay en septembre 2003, et à des entrevues personnelles menées auprès des Nunavummiuts, il a été possible d'acquérir de l'information sur la survie en milieu naturel fondée sur des centaines d'années d'expérience. Des données sur l'état actuel de l'infrastructure et des services communautaires ont été obtenues en consultant diverses sources, notamment les suivantes :

- Le Bureau de la statistique du gouvernement du Nunavut et Statistique Canada;
- Une analyse documentaire de rapports pertinents, publiés ou non, comme *Updated State of Knowledge Report West Kitikmeot/Slave Study Areas* et *Nunavut Economic Outlook: an Examination of the Nunavut Economy* rédigés par le Conference Board du Canada;
- Les données rassemblées par le promoteur lors des réunions et des visites dans les collectivités;
- Les données rassemblées par un expert-conseil qui possède plus de 30 ans d'expérience de travail avec les habitants et les collectivités de la région;
- Les notes prises lors des réunions tenues dans les collectivités par d'autres sociétés minières, entre 1995 et 2003;
- Les données obtenues lors des réunions préparatoires relatives au projet de mine d'or Doris North, en avril 2003, et d'autres réunions du même type parrainées par la CNER, comme les conférences préalables et les audiences relatives au projet de mine de diamants Jericho;
- Les données rassemblées lors des audiences finales sur le projet Doris North tenues en juillet 2004 et parrainées par la CNER.

La collecte d'information a en outre englobé les mesures suivantes :

- MHBL a également communiqué avec diverses personnes qui travaillent pour l'administration municipale, pour le gouvernement du Nunavut, pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et pour le gouvernement du Canada, afin d'obtenir des données pertinentes sur les conditions actuelles;
- MHBL a aussi procédé à des séances d'information et à des consultations publiques dans quatre collectivités clés afin de bien comprendre l'état actuel de l'infrastructure et des services communautaires;

- Des entrevues ont été réalisées, au téléphone ou sur place, auprès de représentants des administrations et des collectivités touchées, de la ville de Yellowknife et du Nunavut;
- Les services d'un Inuit de la région ont été retenus pour rassembler des données de référence dans les collectivités et dans la région;
- MHBL a aussi tenu compte de son expérience avec les travailleurs inuits depuis quatre ans, et de l'expérience connexe des autres sociétés minières qui ont employé des travailleurs de la région au cours des dernières années. Le document justificatif E2 contient un résumé détaillé des conditions socioéconomiques de départ.

Situation actuelle

Les collectivités de la région de Kitikmeot sur lesquelles porte l'étude d'impact comptent une population totale d'environ 4 500 à 5 000 habitants. Le taux de chômage dans la région, jugé élevé, est actuellement de l'ordre de 19 à 25 %. En 1996, il s'élevait à peu près à 16 %. L'augmentation s'explique sans doute par la croissance relativement élevée de la population de la région et par le nombre important de jeunes aptes au travail qui demeurent sans possibilités d'emploi.

Le Nunavut met l'accent sur l'éducation. Les tendances récentes dans le domaine indiquent que, depuis la création du territoire, le taux d'obtention d'un diplôme d'études secondaires est à la hausse. Par exemple, en 1996, 56 % des personnes de 15 ans et plus ne possédaient pas de diplôme d'études secondaires. En 2001, le pourcentage de personnes de 20 à 64 ans qui n'avaient pas de certificat d'études secondaire était tombé à 40 %. La proportion de personnes ayant terminé leurs études secondaires et fait des études postsecondaires partielles est passée à 19 %, la proportion des personnes possédant un certificat de compétence ou un diplôme, à 13 %. Enfin, la proportion des personnes possédant un certificat ou un diplôme d'études collégiales est passée à 19 %, et celle des titulaires d'un diplôme d'études universitaires, à 8 %.

Le ministère responsable de la santé et des services sociaux administre une grande partie du budget annuel du Nunavut. La prestation de services de santé et de services sociaux dans la région représente une tâche complexe et coûteuse. Une part d'entre 20 et 30 % du budget de la santé est consacrée aux salaires et environ 20 %, aux transports. Moins de 60 % du budget est destiné aux programmes, aux fournitures, à l'entretien des installations et à l'achat de nouveaux équipements. Ce ministère offre aux résidents de la région Kitikmeot des services de santé, assurés ou non, au nom du gouvernement fédéral.

Les professionnels de la santé qui travaillent dans la région comprennent des infirmières, des médecins résidents, des travailleurs sociaux, des travailleurs en santé mentale et des coordonnateurs en bien-être. Pour une population résidente d'environ 1 200 à 1 300 personnes, Kugluktuk compte en tout 13 professionnels de la santé, Cambridge Bay (environ 1 300 habitants) en a 15, Gjoa Haven (environ 960 habitants) en a 11 et Taloyoak (environ 720 habitants) en a 10. Les services médicaux spécialisés sont donnés en sous-traitance à l'hôpital Stanton de Yellowknife. Des internistes, des gynécologues, des physiothérapeutes et des oto-rhino-laryngologistes visitent les collectivités de la région plusieurs fois par année. Comme dans nombre d'autres régions éloignées du Canada, ces collectivités ne disposent pas d'une gamme complète de services; de plus, la prestation des services offerts est ralentie par l'absence d'une infrastructure matérielle reliant les collectivités, ce qui explique que l'accès à tous les services extérieurs nécessite un transport aérien. En outre, la dotation pose des problèmes et il est difficile d'attirer des professionnels des soins de santé dans la région, ce qui alourdit la charge de travail de fournisseurs de la région. Au Canada, le Nunavut est la région dont la population augmente le plus rapidement et celle qui compte le plus fort taux de natalité, ce qui exerce des pressions sur les services en place.

Les collectivités de la région connaissent une pénurie du logement. En conséquence, les habitations sont surpeuplées, ce qui engendre des problèmes de santé. Environ 15 % des familles du Nunavut sont inscrites sur une liste d'attente en vue de l'obtention d'un logement social. En raison de la pénurie de logements, il est plus difficile d'attirer des fournisseurs de services de l'extérieur de la région pour répondre aux besoins actuels des collectivités. Par ailleurs, ces collectivités enregistrent aussi un taux de criminalité relativement élevé, par rapport aux moyennes nationales. Une forte proportion des crimes sont des actes de violence (par exemple, des agressions sexuelles). Comme d'autres services communautaires, la capacité des services de sécurité et de police est atteinte ou presque. On estime que plus de 80 % des crimes sont liés à l'abus d'alcool. Le taux de suicide est extrêmement élevé dans tout le Nord et préoccupe beaucoup les collectivités, qui perdent beaucoup trop de jeunes. En dépit des recherches menées dans ce domaine, on ne s'entend pas sur la source du problème ou sur la solution à y apporter.

À Kugluktuk, des membres du Hamlet Interagency Council (conseil interagences du hameau) ont signalé le nombre actuellement élevé d'incidents liés à la consommation d'alcool. Ils estiment que la consommation d'alcool va sans doute augmenter durant les phases de construction et d'exploitation du projet, ce qui peut aggraver l'état de santé et, donc, alourdir le fardeau des services de santé et des services sociaux. Auparavant, Kugluktuk comptait beaucoup de résidents ayant travaillé dans les mines, de sorte qu'une plus grande proportion de sa population pourra participer à ce projet.

Cambridge Bay possède une infrastructure plus établie, et avec l'ouverture du nouvel hôpital (le premier étage en 2005, et le deuxième en 2006), les résidents auront accès à plus de services; cette situation entraînera sans doute un afflux de résidents d'autres collectivités qui viendront se faire soigner.

Taloyoak est une plus petite collectivité dont l'infrastructure est moins établie. On y trouve un petit centre de soins de santé et quelques infirmières. En raison de la taille de la communauté et de la grave pénurie de logements, attirer et maintenir en poste des professionnels de la santé n'est pas une tâche facile.

Gjoa Haven est une autre petite collectivité où la grave pénurie de logements et les conditions de promiscuité intense peuvent entraîner des problèmes de santé. La consommation d'alcool n'y est pas permise.

On s'attend à ce qu'un certain nombre de travailleurs participant au projet viennent de Yellowknife, important lieu d'acquisition de biens et de services. Cette ville sera sans doute le pivot du service aérien pour les travailleurs qui viennent du Sud. On ne s'attend pas à ce que les travailleurs quittent le Sud pour s'établir à Yellowknife, compte tenu du coût élevé de la vie et du logement dans cette ville. Le projet devrait profiter à un certain nombre de travailleurs qui ont déjà travaillé aux mines Giant ou Con et qui habitent déjà à Yellowknife. On croit que le projet n'entraînera qu'une légère augmentation de la demande de services. Yellowknife a toujours offert des services de santé et des services sociaux d'excellente qualité aux habitants de West Kitikmeot.

Le Nunavut affiche actuellement le plus haut taux de crimes de violence au Canada et le troisième taux de criminalité au pays (Bell, 2002). Il s'agit aussi du seul territoire au Canada où le taux de crimes de violence dépasse le taux de crimes contre les biens (Bell, 2002). Le sous-ministre de la Justice attribue 90 % des crimes de violence à l'abus d'alcool (Bell, 2002). Le taux d'agressions sexuelles par habitant au Nunavut correspond à environ sept fois la moyenne canadienne (Nunatsiaq News, 2000). En 1999, 90 agressions sexuelles ont été perpétrées au Nunavut. En 1998, il y en a eu 80, ainsi que 18 autres infractions à caractère sexuel et 5 agressions sexuelles graves (Nunatsiaq News, 2000). Un groupe qui représente les femmes inuites, Pauktuutit, s'inquiète depuis longtemps du nombre élevé d'agressions sexuelles et travaille avec le gouvernement et les collectivités pour tenter de régler ce grave problème (Nunatsiaq News, 2000).

Situation future probable

L'état actuel de l'infrastructure et des services communautaires resterait sans doute tel quel dans un proche avenir, si jamais le projet ne se réalisait pas. Comme le gouvernement du Nunavut tente de remédier à des questions clés comme la pénurie de logements, l'état de santé devrait s'améliorer à long terme. L'ouverture d'un nouvel hôpital régional (en 2005) à Cambridge Bay et la création d'un centre de guérison à Kugluktuk pour les personnes qui auraient auparavant été traitées dans le Sud contribueront à l'amélioration future de l'infrastructure et des services communautaires, même en l'absence du projet. À ces changements s'ajoutent le recrutement ou le perfectionnement de professionnels de la santé et de travailleurs sociaux ainsi que les tendances en matière d'études supérieures.

Analyse des incidences environnementales

Du point de vue de la planification et de la réaction des collectivités, il importe tout autant de signaler aux décideurs ce qui ne devrait pas se produire que ce qui pourrait se produire, de sorte qu'ils disposent d'une évaluation équilibrée du projet et qu'ils puissent réagir aux préoccupations perçues ou réelles. Comme il a déjà été mentionné, le projet est d'envergure assez limitée. On prévoit répondre aux besoins en main-d'œuvre à partir des collectivités de la région ou d'ailleurs, et tous les travailleurs pourront profiter des services des campements et du transport aérien. Il est peu probable qu'un grand nombre de travailleurs de l'extérieur déménagent pour s'établir dans les collectivités de la région pour travailler au projet. On ne s'attend pas non plus à d'importants changements démographiques découlant de la volonté de travailler au projet. MHLB adoptera une démarche souple pour ce qui est du recours à la main-d'œuvre disponible. De plus, la société offrira gratuitement le transport aux travailleurs de la région, en provenance et à destination de leur collectivité, de sorte qu'ils

n'auront pas besoin de déménager pour travailler à la mine. Les vols empruntés par ces personnes ne passeront pas par Yellowknife.

Le projet exige assez peu de main-d'œuvre durant la période relativement courte de la construction. Durant la période d'exploitation, l'effectif comprendra environ 165 personnes qui travailleront par équipe en rotation de deux semaines. Il n'y aura pas création d'une collectivité permanente pour répondre aux besoins du projet, et les travailleurs de la région n'auront pas à déménager leur famille pour obtenir du travail. On prévoit avoir besoin de 75 à 80 travailleurs de la construction pour une période approximative d'un an. En raison de l'isolement du site, une grande partie de l'infrastructure devra être préfabriquée ou partiellement assemblée à l'extérieur, puis expédiée et finie sur le site.

Les incidences défavorables sur l'environnement de la région sont liées aux choix individuels que prennent les travailleurs quand ils retournent dans leur collectivité, durant leurs temps libres. Des professionnels de services communautaires ont communiqué à MHBL leurs préoccupations : ils craignent que l'augmentation des revenus disponibles n'entraîne des comportements inappropriés, comme l'abus d'alcool, la violence familiale, les problèmes matrimoniaux, l'aggravation des problèmes de dépendance et la négligence des devoirs parentaux. On croit que l'accroissement des ressources financières pourrait intensifier la consommation d'alcool et de drogues, ce qui entraînerait une plus forte demande de services de santé et de services sociaux. De plus, l'accroissement du temps que le travailleur passe loin de la famille et son adaptation aux horaires de rotation peut aussi avoir des conséquences défavorables. Le conjoint (ou la conjointe) qui reste à la maison et n'a plus le soutien émotionnel d'un autre adulte subit plus de pression; ce contexte peut amener un travailleur à quitter son emploi ou conduire un conjoint qui reste à la maison à adopter des comportements indésirables. Le projet présente par ailleurs des avantages, comme l'augmentation du revenu personnel et familial, la participation accrue à l'économie basée sur les salaires pour les personnes qui le souhaitent, ainsi que l'acquisition d'une expérience appréciable et le développement de compétences pouvant être mises à contribution pour d'autres projets au Nunavut et ailleurs.

Les incidences défavorables possibles associées au temps passé loin de la collectivité et à l'augmentation du revenu resteront semblables durant toutes les phases du projet, mais elles seront réduites au moment de l'achèvement du projet et, par la suite, avec la réduction de la main-d'œuvre. Il est entendu que les accidents reliés au travail causant des blessures ou la mort entraîneraient une situation pénible pour le travailleur, sa famille et la collectivité (deuil, services médicaux, services de consultation et disparition de moyens de subsistance). Les accidents graves peuvent obliger les travailleurs à passer de longues périodes loin de leur foyer et de leur communauté pour obtenir des services de santé et de soutien à Yellowknife.

En raison de la pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans le Nord et dans tout le pays, on craint que les travailleurs d'expérience et les gens de métier employés pour assurer des services dans les hameaux, comme le déneigement, la collecte des ordures et la réparation d'équipements, n'acceptent du travail à la mine. Cette situation créerait des pénuries graves de personnel dans les hameaux et nuirait donc à l'infrastructure et aux services.

Planification des mesures d'atténuation

MHBL possède de l'expérience dans la mise sur pied et l'application de projets dans les collectivités nordiques des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut. Elle a exploité les mines Con et Giant à Yellowknife et mène des activités d'exploration dans la zone de ceinture de Hope Bay depuis plusieurs années. Au fil des ans, MHBL a déjà employé 22 habitants de Cambridge Bay, 10 habitants de Gjoa Haven, 9 habitants de Taloyoak, 5 habitants de Kugluktuk et 4 anciens habitants de Bathurst Inlet. En 2004, MHBL a porté l'embauche dans les collectivités locales à 3 001 jours d'emploi. L'expérience ainsi acquise a amené MHBL à considérer les travailleurs des collectivités locales comme des citoyens responsables qui ne causent pas de problèmes et n'entraînent pas une hausse de la demande de services communautaires ou des coûts liés à l'utilisation de l'infrastructure quand ils retournent dans leur collectivité.

MHBL entend prendre les mesures de prévention suivantes pour réduire les risques pour la santé qui pourraient entraîner un accroissement de la charge de travail des employés des services de santé et des services sociaux locaux.

- Tous les travailleurs passeront un examen médical de préembauche. Ainsi, le personnel médical du site sera en mesure d'offrir aux travailleurs les meilleurs soins et traitements possibles, car le site est éloigné des services médicaux complets;

- Un personnel médical qualifié sera disponible sur place, tous les jours sans exception. Il sera en mesure de traiter les maladies mineures. Comme les travailleurs passent la moitié de leur temps sur le site, la tâche des services de santé locaux devrait s'en trouver allégée;
- Un plan d'intervention d'urgence et un plan de secours ont été mis en place au cas où une évacuation sanitaire serait requise;
- Des programmes de sensibilisation aux méfaits de l'alcool et des drogues seront mis en place pour tous les travailleurs, et le site demeurera un lieu exempt d'alcool et de drogues;
- MHBL continuera de suivre les lignes directrices, les modalités et les protocoles en matière de santé pour ce qui se rapporte à la nourriture servie dans les campements. La manutention et l'entreposage des déchets répondront à tous les règlements et à toutes les normes applicables du territoire, de manière à éviter les problèmes de santé chez les travailleurs;
- Des processus de communication et de collaboration ont été définis avec le personnel médical dans les campements, l'administration de la santé et des services sociaux du Nunavut, l'hôpital de Yellowknife, les surveillants et les inspecteurs appropriés, ainsi qu'avec les régies régionales de la santé. D'autres consultations se rapporteront aux centres de mieux-être des collectivités. Le nouvel hôpital qui doit ouvrir à Cambridge Bay en 2005 contribuera aussi à l'offre d'un plus haut niveau de service;
- MHBL offrira à tous les travailleurs un programme d'aide à l'employé et à la famille gratuit et confidentiel. Les travailleurs et les membres de leur famille immédiate pourront ainsi obtenir des conseils en cas de stress au travail, de problèmes matrimoniaux et familiaux, etc.;
- Tous les entrepreneurs et les sous-traitants qui participent au projet sont tenus de respecter les lignes directrices, les modalités et les protocoles établis par MHBL;
- MHBL offrira périodiquement sur le site minier de la nourriture du pays inspectée par le gouvernement. Dans le cadre de cette initiative, le personnel médical pourra donner de l'information sur le régime alimentaire et la nutrition;
- Pour éviter toute blessure, MHBL accordera priorité à la sécurité dans le cadre de ce projet;
- MHBL s'assurera que l'équipement de transport subit régulièrement des inspections de sécurité;
- MHBL tiendra compte de la sécurité lors de la planification des délais de livraison des entrepreneurs;
- MHBL assurera la liaison avec la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et présentera des mises à jour régulières des activités et des plans relatifs au projet qui pourraient avoir une incidence sur la charge de travail de la GRC, sur les communications entre les gestionnaires du campement et la GRC et sur l'efficacité de la réaction de la GRC aux demandes de service émises à partir du campement ou d'une collectivité, pour ce qui a trait au projet;
- MHBL offrira une formation à l'autonomie fonctionnelle qui portera, par exemple, sur la gestion et l'établissement du budget familial et sur la planification de la retraite, afin d'aider les travailleurs à gérer leur argent le mieux possible;
- MHBL a tenu des discussions préliminaires qu'elle poursuivra avec les représentants des hameaux en vue de déterminer les mesures à prendre pour faire en sorte que les travailleurs qui assurent les services essentiels dans les hameaux, tels que la collecte des ordures et l'entretien des égouts, demeurent en poste;
- Afin de maintenir la stabilité émotionnelle des travailleurs et d'éviter l'alourdissement du fardeau des installations communautaires, MHBL met à la disposition des travailleurs des moyens de communication avec leur famille, comme le téléphone et l'Internet. La société entend favoriser le groupement des travailleurs d'une même collectivité ou d'une même famille afin qu'ils se soutiennent entre eux durant leur séjour loin de leur foyer. MHBL facilite les occasions pour les Inuits de parler leur propre langue, tout en fonctionnant dans la langue du site, en autant que cela ne compromette pas la sécurité des travailleurs ou d'autres personnes ni le rendement au travail;

- MHBL vérifiera les casiers judiciaires des personnes avant de les embaucher, afin de ne pas retenir celles qui ont été trouvées coupables de crimes de violence, comme des agressions sexuelles. En plus de sa tolérance zéro face à l'alcool et aux drogues sur le site et de l'éducation en matière d'alcool et de drogues, MHBL, au moyen de son projet, aidera à améliorer la qualité de vie des travailleurs et des résidents, grâce à ses services de consultation et à ses ateliers d'apprentissage de l'autonomie fonctionnelle.

On peut en outre escompter les résultats suivants :

- Les montants remis aux collectivités, par le biais de la Nunavut Tunngavik Incorporated et de la Keewatin Inuit Association, profiteront aux habitants et contribueront à offrir des services à cette population, qui connaît le plus fort taux de croissance au Canada;
- Les rentrées de fonds supplémentaires permettront aux travailleurs de mieux se nourrir et d'offrir des activités de loisir et un logement à leur famille grâce à leur travail.

Répercussions environnementales résiduelles

Voici les critères employés pour déterminer l'importance de l'incidence résiduelle défavorable sur l'infrastructure et les services communautaires.

Une incidence résiduelle importante (significative) sur l'infrastructure et les services communautaires dans la région évaluée est une incidence qui entraînerait l'incapacité de l'infrastructure et des services communautaires en place à répondre aux besoins futurs créés par le projet. Une telle répercussion découlerait des changements apportés aux données démographiques régionales directement liées au projet dans plusieurs des collectivités de la région évaluée et elle se ferait sentir bien au-delà de la durée de vie du projet. L'effet ne pourrait pas être atténué par les collectivités.

Une incidence résiduelle moyenne (significative) sur l'infrastructure et les services communautaires dans la région évaluée est une incidence qui entraînerait l'incapacité de l'infrastructure et des services communautaires existants à répondre aux besoins futurs créés par le projet. Une telle répercussion résulterait des changements apportés aux données démographiques directement liées au projet dans une collectivité de la région évaluée et elle se ferait sentir pendant la durée de vie du projet. L'effet ne pourrait pas être atténué par la collectivité touchée.

Une incidence résiduelle mineure (non significative) sur l'infrastructure et les services communautaires est une incidence qui entraînerait une réduction de la capacité de l'infrastructure et des services communautaires existants à répondre aux besoins futurs créés par le projet. Une telle répercussion serait de nature temporaire (par exemple, elle se produirait durant les phases de la construction et de l'exploitation) et elle pourrait être atténuée par les collectivités touchées grâce aux avantages économiques régionaux résultant du projet.

Une incidence résiduelle négligeable (non significative) sur l'infrastructure et les services communautaires est une incidence qui augmenterait la demande pour des services à la suite de la réalisation du projet. Une telle répercussion se produirait périodiquement durant la vie du projet et elle n'obligerait pas les collectivités touchées à prendre des mesures d'atténuation particulières. L'effet serait semblable aux conditions existantes.

Le tableau 24.1 contient un résumé des incidences résiduelles défavorables sur l'infrastructure et les services communautaires.

Tableau 24.1 Résumé des incidences résiduelles défavorables : infrastructure et services communautaires

Phase du projet	Incidence résiduelle défavorable	Importance	Probabilité ^a (vraisemblance)	Incidence sur le fonctionnement et l'intégrité de la collectivité ^a	Capacité des collectivités à répondre aux besoins actuels et futurs ^a
Construction	<p>Augmentation des demandes de services communautaires faites par des personnes ou des membres de leur famille, en raison du temps passé loin de la communauté ou des revenus plus élevés</p> <p>Augmentation de la demande de logement, due à l'immigration des travailleurs, et croissance des demandes liées à l'infrastructure, comme les demandes relatives au changement d'emploi</p> <p>Meilleure qualité de vie possible grâce aux revenus personnels et familiaux plus élevés</p>	Négligeable (non significative)	Élevée à modérée	Faible	Élevée à modérée
Exploitation	<p>Augmentation des demandes de services communautaires faites par des personnes ou des membres de leur famille, en raison du temps passé loin de la communauté ou des revenus plus élevés</p> <p>Augmentation de la demande de logement due à l'immigration des travailleurs et croissance des demandes liées à l'infrastructure, comme les demandes relatives au changement d'emploi</p> <p>Meilleure qualité de vie possible grâce aux revenus personnels et familiaux plus élevés</p>	Négligeable à mineure (non significative)	Élevée à modérée	Faible à modérée	Modérée à élevée

Tableau 24.1 Résumé des incidences résiduelles défavorables : infrastructure et services communautaires

Phase du projet	Incidence résiduelle défavorable	Importance	Probabilité ^a (vraisemblance)	Incidence sur le fonctionnement et l'intégrité de la collectivité ^a	Capacité des collectivités à répondre aux besoins actuels et futurs ^a
Achèvement	<p>Augmentation des demandes de services communautaires faites par des personnes ou des membres de leur famille, en raison du temps passé loin de la communauté ou des revenus plus élevés</p> <p>Augmentation des demandes de services communautaires liées à l'emploi et à la recherche d'emploi</p> <p>Meilleure qualité de vie possible grâce aux revenus personnels et familiaux plus élevés</p>	Négligeable (non significative)	Élevée à modérée	Faible à modérée	Modérée à élevée
Postachèvement	<p>Augmentation des demandes de services communautaires faites par des personnes ou des membres de leur famille, en raison du temps passé loin de la communauté ou des revenus plus élevés</p> <p>Meilleure qualité de vie possible grâce aux revenus personnels et familiaux plus élevés</p>	Négligeable (non significative)	Élevée	Faible	Modérée à élevée
Événements occasionnels	Accidents graves ou pertes de vies et demande de services communautaires	Mineure (non significative)	Faible	Faible	Modérée

Tableau 24.1 Résumé des incidences résiduelles défavorables : infrastructure et services communautaires

Phase du projet	Incidence résiduelle défavorable	Importance	Probabilité ^a (vraisemblance)	Incidence sur le fonctionnement et l'intégrité de la collectivité ^a	Capacité des collectivités à répondre aux besoins actuels et futurs ^a
Ensemble du projet	<p>Augmentation des demandes de services communautaires faites par des personnes ou des membres de leur famille, en raison du temps passé loin de la communauté ou des revenus plus élevés</p> <p>Meilleure qualité de vie possible grâce aux revenus personnels et familiaux plus élevés</p>	Négligeable à mineure (non significative)	Modérée	Faible	Élevée

Construction

Les incidences résiduelles défavorables de la construction sur l'infrastructure et les services communautaires incluent l'augmentation à court terme (sur environ un an) des demandes liées à l'infrastructure et aux services en place, à la suite de la hausse des revenus, de l'accroissement des dépenses ainsi que des préoccupations du travailleur et de sa famille face à l'éloignement du milieu. Le projet offrira aussi des occasions favorables et des avantages qui se traduiront par une augmentation des revenus, de la formation et le perfectionnement de compétences transférables. L'incidence résiduelle défavorable de la construction sur l'infrastructure et les services communautaires reste négligeable (non significative). Les répercussions défavorables prévues ressembleront aux conditions existantes dans les collectivités de la région évaluée.

Exploitation

Les incidences résiduelles défavorables de l'exploitation sur l'infrastructure et les services communautaires incluent l'augmentation à court terme (sur environ deux ans) des demandes liées à l'infrastructure et aux services en place, à la suite de la hausse des revenus, de l'accroissement des dépenses ainsi que des préoccupations du travailleur et de sa famille face à l'éloignement du milieu. Le projet comprendra aussi des occasions favorables et des avantages donnant lieu à une augmentation des revenus, à de la formation et au perfectionnement de compétences transférables. L'incidence résiduelle défavorable de l'exploitation sur l'infrastructure et les services communautaires reste négligeable (non significative) et dépend de la contribution de base de chaque collectivité à l'effectif de MHL.

Achèvement du projet

Les incidences résiduelles défavorables de la fermeture de la mine sur l'infrastructure et les services communautaires incluent à court terme l'obligation de réduire l'effectif, ce qui peut entraîner une augmentation des demandes liées à l'infrastructure et aux services en place, à la suite de l'augmentation des revenus, de l'accroissement des dépenses ainsi que des préoccupations du travailleur et de sa famille face à l'éloignement du milieu. Le projet comportera aussi des occasions favorables et des avantages qui se traduiront par une augmentation des revenus, de la formation et le perfectionnement de compétences transférables. Les incidences résiduelles en termes de demande pour les services d'emplois et de professionnels en recherche d'emplois augmenteront à la suite des mises à pied attribuables à la fermeture. Les incidences résiduelles défavorables de la fermeture de la mine sur l'infrastructure et les services communautaires restent négligeables (non significatives), puisque l'effectif est réduit. Les répercussions défavorables prévues ressembleront aux conditions existantes dans les collectivités de la région évaluée. Des incidences résiduelles semblables se produiront en cas de fermeture temporaire.

Période suivant l'achèvement du projet

Durant la période suivant l'achèvement du projet, les incidences résiduelles défavorables sur l'infrastructure et les services communautaires ressembleront à celles qui sont prévues à l'achèvement du projet. Pendant cette période, ces incidences restent négligeables (non significatives), puisque l'effectif est réduit. Au moment où se produiront les activités suivant l'achèvement, les répercussions défavorables prévues ressembleront aux conditions existantes dans les collectivités de la région évaluée.

Accidents

Les incidences résiduelles défavorables des accidents, des défaillances et des événements inattendus sont toujours difficiles à prévoir, en raison de l'incertitude inhérente aux événements. Cependant, MHL croit qu'il importe d'évaluer tout effet environnemental potentiel raisonnable, y compris les accidents graves qui peuvent causer des blessures ou la mort de travailleurs. Si jamais un événement imprévu de ce type se produisait, il créerait une demande relative aux services communautaires et à l'infrastructure, comme une demande de soutien de la communauté pour le blessé et sa famille, des périodes prolongées passées loin de la communauté et de la famille pour subir un traitement ou pour obtenir une aide psychologique. Compte tenu des modalités, de la formation en sécurité et de la priorité qu'accorde MHL à cet aspect des activités, on peut espérer qu'il n'y aura qu'un nombre limité d'événements de ce type. Les incidences résiduelles défavorables des accidents, des défaillances et des événements imprévus sur l'infrastructure et les services communautaires sont négligeables ou mineures (non significatives).

Ensemble du projet

L'ensemble du projet prévu entraînera des incidences résiduelles défavorables négligeables ou mineures (non significatives) sur l'infrastructure et les services communautaires.

Programmes de contrôle et de suivi

MHBL a élaboré un système de gestion détaillée de l'environnement, de la santé et de la sécurité afin de répondre aux besoins anticipés du projet. Les préoccupations et les problèmes liés au milieu socioéconomique seront traités dans une série de plans à l'appui de ce système de gestion, comme le plan des relations avec les collectivités, le plan des répercussions et le plan de participation des Inuits. En collaboration avec les collectivités et les administrations, MHBL contrôlera l'application de mesures d'atténuation qui visent à réduire les répercussions défavorables possibles ainsi que celle de programmes destinés à améliorer les avantages que présente le projet pour les travailleurs, leur famille, les services communautaires et l'infrastructure. Il n'y a aucun programme de suivi prévu pour l'infrastructure et les services communautaires.

Le contrôle socioéconomique repose sur l'échange fréquent d'information, à propos du projet, entre la société d'exploitation et les divers éléments des collectivités. Les incidences défavorables possibles et les avantages éventuels liés à l'infrastructure et aux services communautaires ressemblent à des fonctions semblables en emploi et en économie.

Incidences environnementales cumulatives

Le projet pourrait avoir des incidences environnementales cumulatives sur l'infrastructure et les services communautaires dans la région évaluée. D'autres activités et projets créent la demande d'emploi et augmentent les possibilités dans une économie basée sur les salaires. Les incidences défavorables possibles sur l'infrastructure et les services communautaires déjà décrites peuvent ressembler à ce qui existe déjà dans les collectivités en raison de l'augmentation des revenus, de l'augmentation du revenu disponible et des effets des mauvais choix personnels en matière de santé et de bien-être. MHBL estime que les avantages globaux qui découlent de l'emploi et de l'augmentation des revenus entraîneront une amélioration de la qualité de vie pour la majorité des travailleurs et leur famille, comme cela a déjà été le cas des personnes employées par MHBL jusqu'à maintenant. MHBL s'est engagée à soutenir un développement responsable et elle cherchera à atténuer les incidences défavorables possibles en appliquant des programmes, en partageant l'information, en établissant des conditions d'emploi claires et en offrant au besoin, à tous les travailleurs et à leur famille, des services de consultation. MHBL estime que les incidences possibles du projet, en combinaison avec celles d'autres projets et activités dans la région, ne sont pas significatives (de négligeables à mineures).

Bibliographie

Bell, J. *What makes Nunavut unique? – Family, Violence*. Nunatsiaq News, le 26 juillet 2005.

Nunavut's shocking sexual assault rates. Nunatsiaq News, le 30 juin 2000.

ANNEXE 24.A

**Matrice d'analyse des incidences environnementales :
infrastructures et services communautaires**

Phase du projet	Activité du projet	Incidences environnementales	Importance	Critère des incidences environnementales			Contexte écologique/social
				Portée géographique	Moment/durée/fréquence	Réversibilité	
Construction	Augmentation du nombre d'emplois	Demande de services communautaires, de services de soutien des familles et de consultation	Faible	Les collectivités de la région évaluée dans l'étude d'impact	Phase de la construction – environ 12 mois	Réversibles	L'infrastructure et les services communautaires en place
	Travail en rotation						
Construction	Augmentation des revenus et des dépenses	Demandes de services de santé et de sécurité, et de services sociaux, en réponse à des problèmes de comportement hors travail	Faible	Les collectivités de la région évaluée dans l'étude d'impact	Phase de la construction – environ 12 mois	Réversibles	L'infrastructure et les services communautaires en place Les avantages incluent l'augmentation du revenu personnel et familial.
	Travail en rotation						
Exploitation	Augmentation du nombre d'emplois	Demande de services communautaires, de services de soutien des familles et de consultation	Faible	Les collectivités de la région évaluée dans l'étude d'impact	Phase de l'exploitation – environ 2 ans	Réversibles	L'infrastructure et les services communautaires en place Les avantages économiques aideront le Nunavut à remédier aux problèmes liés à l'infrastructure et aux services communautaires.
	Travail en rotation						
Exploitation	Augmentation des revenus et des dépenses	Demandes pour des services de santé et de sécurité, et des services sociaux, en réponse à des problèmes de comportement hors travail	Faible	Les collectivités de la région évaluée dans l'étude d'impact	Phase de la construction – environ 12 mois	Réversibles	L'infrastructure et les services communautaires en place Les avantages incluent l'augmentation du revenu personnel et familial.
	Travail en rotation						

Matrice d'analyse des incidences environnementales : infrastructure et services communautaires (suite)

Achèvement	Réduction des besoins en main-d'œuvre	Augmentation du chômage et des demandes liées à l'infrastructure et aux services communautaires	Faible	Les collectivités de la région évaluée dans l'étude d'impact	À long terme	Réversibles; les travailleurs posséderont de l'expérience et des compétences transférables qui leur permettront de trouver du travail ailleurs.	Les collectivités de la région évaluée ont déjà connu des fluctuations du taux d'emploi.
Postachèvement	Réduction des besoins en main-d'œuvre	Augmentation du chômage et des demandes liées à l'infrastructure et aux services communautaires	Faible	Les collectivités de la région évaluée dans l'étude d'impact	À long terme	Réversibles; les travailleurs posséderont de l'expérience et des compétences transférables qui leur permettront de trouver du travail ailleurs.	Les collectivités de la région évaluée ont déjà connu des fluctuations du taux d'emploi.
Événements accidentels	L'arrêt imprévu des activités créera du chômage.	Augmentation des demandes liées à l'infrastructure et aux services communautaires	Faible	Les collectivités de la région évaluée dans l'étude d'impact	À long terme ou permanent	Réversibles; les travailleurs posséderont de l'expérience et des compétences transférables qui leur permettront de trouver du travail ailleurs.	Les collectivités de la région évaluée ont déjà connu des fluctuations du taux d'emploi.
Ensemble du projet	Grâce aux emplois et à l'augmentation des revenus, les travailleurs locaux peuvent améliorer leur style de vie.	Le travail en rotation et l'augmentation du revenu disponible peuvent entraîner l'augmentation des demandes de services de sécurité ou de services sociaux.	Faible	Les collectivités de la région évaluée dans l'étude d'impact	Les principales répercussions liées à l'emploi et aux dépenses surviennent entre 2006 et 2009, durant les phases de construction et d'exploitation.	Réversibles; les travailleurs posséderont de l'expérience et des compétences transférables qui leur permettront de trouver du travail ailleurs.	Les collectivités de la région évaluée ont déjà connu des fluctuations du taux d'emploi.

Forum des ministres responsables du développement du Nord
Maximisation des retombées économiques et sociales des projets majeurs dans le Nord

Projet : Participation à la maximisation des répercussions économiques et sociales des projets majeurs dans le Nord au moyen du Plan pour la prospérité du Nord

Le Plan pour la prospérité du Nord consiste en une gamme d'initiatives ciblées qui visent à stimuler la croissance économique et la création d'emplois ainsi qu'à offrir une meilleure qualité de vie aux gens du Nord de l'Ontario. Ce plan repose sur quatre éléments : renforcer le Nord et ses collectivités; rester à l'écoute des gens du Nord afin de mieux les servir; faire concurrence au niveau global; offrir à tous de nouvelles possibilités.

Les initiatives sont les suivantes : la création de la Société de gestion du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario; l'élaboration du Programme des obligations de développement du Nord de l'Ontario; l'établissement des conseils de développement du Nord.

Société de gestion du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario (SGFPNO)

- La Société de gestion du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario collabore avec des entrepreneurs, des sociétés et des organisations commerciales du Nord, tout en soutenant l'infrastructure essentielle et les projets de développement communautaire qui améliorent la qualité de vie et stimulent l'activité économique;
- Depuis octobre 2003, grâce aux investissements consentis par la SGFPNO, on a pu créer ou soutenir plus de 5 600 emplois et placements professionnels;
- Le budget de 2006 comprend une contribution annuelle de 60 millions de dollars à la SGFPNO, ainsi que 25 millions de dollars de plus pour compléter des projets existants;
- Voici des exemples des principaux investissements de la SGFPNO :
 - Un investissement de quatre millions de dollars donnera, à environ 220 jeunes du Nord de l'Ontario, accès à des stages de familiarisation et à des programmes d'alternance travail-études qui aideront ces jeunes à lancer leur carrière dans le Nord;
 - Un investissement d'au plus cinq millions de dollars servira à la subvention paritaire des bourses de la Northern Ontario School of Medicine (NOSM) offertes pour la formation des médecins dans le Nord. La NOSM a récemment annoncé avoir réussi à réunir sa part de cinq millions de dollars;
 - La SGFPNO a aidé 27 jeunes entrepreneurs à créer de nouvelles occasions d'affaires dans le Nord de l'Ontario. Ces jeunes de la région ont créé de nouvelles entreprises dans une vaste gamme de créneaux commerciaux, entre autres, les services de traduction, d'aménagement intérieur ou de conception graphique, les services forestiers, les soins dentaires, les services vétérinaires.

Obligations de développement du Nord de l'Ontario

- En février 2005, le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM) a lancé le programme pilote des obligations de développement du Nord de l'Ontario. Ce programme comporte deux éléments : la vente d'obligations aux résidents du Nord et un programme de prêt aux entreprises;
 - Entre le 21 mars et le 18 avril 2005, les résidents du Nord pouvaient acheter les obligations de développement garanties par le gouvernement provincial. Ces obligations d'une durée de cinq ans offraient un taux d'intérêt de 4 %;

- Les produits de la vente des obligations de développement serviront à appliquer le programme de prêt aux entreprises, lequel soutient les petites et les moyennes entreprises nouvelles ou existantes du Nord. Des prêts de l'ordre de 125 000 à un million de dollars seront accordés pour réaliser des projets d'investissement qui entraîneront directement la création d'emplois permanents à temps plein dans le Nord. Les demandes de prêt étaient acceptées jusqu'au 6 mai 2005;
- Le gouvernement a créé la Société d'émission d'obligations de développement du Nord de l'Ontario, un organisme du MDNM, et a mis sur pied un conseil d'administration composé de représentants du secteur privé du Nord de l'Ontario, chargé de superviser l'application du programme et d'étudier et d'approuver les demandes de prêts;
- Les obligations de développement constituaient pour les résidents du Nord de l'Ontario une occasion d'investir dans un instrument d'épargne sûr et de contribuer en même temps de façon active à l'avenir économique du Nord;
- Le produit des ventes des obligations, d'une valeur approximative de 13 millions de dollars, servira à fournir des prêts aux entreprises nouvelles et en croissance du Nord de l'Ontario.

Programme InvestiNord du gouvernement de l'Ontario

- Le programme InvestiNord du gouvernement de l'Ontario sert à faire la promotion, dans le monde entier, des possibilités d'investissement dans le Nord de l'Ontario. Il contribue à attirer les investissements et à créer des emplois dans cette région;
- Le programme InvestiNord du gouvernement de l'Ontario comporte cinq éléments;
 - Dans une campagne ciblée de promotion du commerce et de l'investissement, on dresse le profil des points forts et des débouchés que présente le Nord de l'Ontario à l'intention des investisseurs étrangers des secteurs existants et en émergence;
 - Une étude a été réalisée sur la façon d'attirer les investissements en définissant les secteurs et les zones clés du marché qui seront ciblés par les efforts de promotion déployés dans le cadre du programme;
 - En novembre 2005, l'initiative Réceptivité à l'investissement des collectivités du Nord a été lancée afin d'aider les collectivités à définir les occasions d'investissement et à se préparer à attirer des investissements, réservant pour cela 500 000 \$ par année;
 - Un partenariat a été formé avec les associations municipales du Nord (FONOM/NOMA) pour assurer la coordination des activités de préparation à la réceptivité aux investissements des municipalités du Nord;
 - Grâce à la proche collaboration des principaux ministères du développement économique, les investisseurs éventuels peuvent s'adresser à un seul guichet pour tous les programmes et pour toutes les ressources qui peuvent servir à conclure une affaire.
- Le programme InvestiNord du gouvernement de l'Ontario tire profit des forces de chacun des nombreux ministères pour attirer les nouveaux investissements dans le Nord de l'Ontario. Le MDNM travaille avec des collectivités nordiques pour qu'elles se préparent à attirer et à recevoir de nouveaux investissements. Le ministère du Développement économique, du Commerce et du Tourisme (MDECT) trouvera des investisseurs et leur fera miroiter les possibilités qu'offre le Nord de l'Ontario. Par ailleurs, le ministère des Finances (MF) aidera à conclure les ententes avec les grands investisseurs qui créeront des emplois et de la prospérité dans le Nord de l'Ontario;
- Les documents de promotion du Nord de l'Ontario qui ont été créés et publiés comprennent notamment une vidéo de promotion du Nord de l'Ontario de même qu'une brochure et un encart publicitaire sur le Nord de l'Ontario. Une explication du programme InvestiNord du gouvernement de l'Ontario a été rédigée au printemps 2005 et publiée dans les numéros de juillet et août des revues *Site Selection* et *Corporate Leader*. La brochure sur le programme a été publiée à l'automne 2005, en même temps qu'a été produit le stand InvestiNord destiné à la foire CoreNet à Las Vegas;

- Des documents de commercialisation ont été créés sur les possibilités qu'offre le Nord, notamment pour le matériel d'exploitation des mines et les services connexes au secteur, et les produits du bois à valeur ajoutée. Le document d'une page sur le matériel d'exploitation des mines et les services connexes est terminé et a été publié en anglais et en espagnol. Deux autres documents d'une page, l'un sur les produits du bois à valeur ajoutée et l'autre sur les produits biologiques, sont terminés et ont été soumis au MDECT et au MDNM, aux fins d'approbation;
- Le site du Service ontarien d'information sur l'investissement loge le module web qui contient de l'information sur le Nord, notamment les profils d'un nombre croissant de collectivités du Nord, 35 jusqu'à maintenant. On travaille actuellement à la préparation de témoignages vidéo qui mettent en valeur des entreprises du Nord;
- Le 7 février 2006, le ministre Bartolucci a annoncé la diffusion du document vidéo *Ontario's North* qui s'adresse à un public international et qui illustre les avantages commerciaux, les forces du secteur et la qualité de vie qu'offre le Nord;
- Le 10 février 2006, le ministre Bartolucci et le ministre Cordiano (du MDECT) ont annoncé le financement par la province, dans le cadre du programme InvestiNord du gouvernement de l'Ontario, d'une entreprise en participation créée par Algoma Steel Inc. et SIAG, une société allemande. Cette coentreprise, appelée SIAG Great Lakes LP, créera une usine de pointe pour fabriquer des tours éoliennes en acier au moyen d'une innovation technologique de SIAG;
- Le projet de SIAG Great Lakes LP, d'une valeur de 34 millions de dollars, créera environ 140 nouveaux emplois spécialisés de grande valeur à Sault-Sainte-Marie. Le gouvernement provincial soutient cette coentreprise au moyen d'une subvention unique conditionnelle de 1,75 million de dollars et d'un prêt de trois millions de dollars de la SGFPNO. Le lancement du projet a été retardé parce que les deux partenaires discutent de l'échelonnement du projet;
- Cinq ministères et organismes provinciaux ont participé à la coordination des efforts déployés pour attirer l'investissement de SIAG à Sault-Sainte-Marie, notamment le MDNM, le MDECT, le MF, le ministère des Affaires municipales et du Logement et la SGFPNO;
- Le volet Réceptivité à l'investissement des collectivités du Nord du programme InvestiNord du gouvernement de l'Ontario a été lancé le 18 novembre 2005 en vue d'aider les collectivités nordiques à se préparer à attirer les investissements. Il y a eu signature d'une entente avec FONOM/NOMA pour faciliter son application dans les municipalités nordiques. Le 21 juin 2006, on avait déjà reçu 19 demandes et annoncé l'approbation de huit projets;
- Des publicités ciblées sur le Nord de l'Ontario ont été intégrées à la campagne de commercialisation internationale de 2006 intitulée *Invest Ontario* et elles commenceront à paraître dans des publications à l'été 2006.

Conseils de développement du Nord (CDN)

- Le 10 juin 2004, le gouvernement a annoncé la création de quatre conseils de développement du Nord en vue de donner l'occasion aux résidents de la région de participer aux politiques et aux mesures provinciales. Les quatre conseils représentent le Grand Nord, le Nord-Est, le Nord-Ouest et les villes principales (le Grand Sudbury, Thunder Bay, Sault-Sainte-Marie, North Bay et Timmins);
- Le 18 février 2005, à Sault-Sainte-Marie, on a annoncé quels seront les membres de trois des conseils (celui du Nord-Est, du Nord-Ouest et des grandes villes);
- La première question abordée par les conseils a été celle de la création d'occasions pour les jeunes du Nord. En effet, la migration des jeunes vers d'autres régions pose un problème à la plupart des collectivités nordiques et elle a des répercussions importantes sur ces collectivités et sur la prospérité économique du Nord de l'Ontario;
- Les membres des conseils ont proposé des objectifs et des stratégies pour offrir de nouvelles possibilités aux jeunes du Nord de l'Ontario. Ils consulteront d'autres intéressés du Nord avant de parachever leurs recommandations et de les présenter au ministre;
- Durant leur première année en fonction, les membres des conseils ont travaillé avec le MDNM et les ministères partenaires afin de donner leur avis sur toute une gamme de politiques et de programmes, notamment les suivants : les

éléments clés du Plan pour la prospérité du Nord (le programme pilote des obligations de développement du Nord de l'Ontario et le programme InvestiNord du gouvernement de l'Ontario), la stratégie de développement minier de l'Ontario, l'immigration en tant qu'outil de développement économique et le rapport du groupe d'experts sur la stratégie de l'eau;

- Depuis l'automne 2005, des personnes intéressées du Grand Nord ont rencontré des représentants du MDNM à Sioux Lookout, à Sudbury et à Thunder Bay, afin de créer le conseil du Grand Nord. Ce conseil en est à terminer son mandat, à trouver d'autres membres et à définir les sujets qui seront traités en priorité lors de la réunion qui aura lieu en août;
- Le 6 juin 2006, la première réunion commune des quatre conseils a eu lieu à Thunder Bay et comprenait la présentation des membres du conseil du Grand Nord. Lors de cette réunion, le ministre Bartolucci a annoncé un dialogue sur les stratégies pour créer des possibilités qui encourageront les jeunes à bâtir leur avenir dans le Nord de l'Ontario;
- Le 14 juin 2006, un document de discussion et un sondage visant à encourager le dialogue ont été affichés sur le site web des conseils afin de soutenir la participation de résidents du Nord, et des séances de discussion ont eu lieu durant l'été pour aider à déterminer les stratégies prioritaires.

Forum des ministres responsables du développement du Nord
Maximisation des retombées économiques et sociales des projets majeurs dans le Nord

Indicateurs de maximisation

Pour les besoins du présent document, on emploiera les données relatives au projet Eastmain-1A/Rupert/Sarcelle qui en est actuellement à l'étape des audiences publiques du processus d'approbation. Afin d'éviter les répétitions dans les réponses fournies, il ne sera pas question de la partie du projet qui porte sur Eastmain-1. Avant tout, il faut se rapporter au principe de base établi par Hydro-Québec en termes de répercussions économiques régionales.

Pour tout nouveau projet, Hydro-Québec doit se conformer aux trois critères d'acceptabilité suivants :

- 1- Le projet doit être accepté par les collectivités locales touchées;
- 2- Le projet doit être rentable;
- 3- Le projet doit être acceptable du point de vue environnemental et doit être conforme aux lois en vigueur.

Il s'agit de trois indicateurs qui se rapportent directement au deuxième point du cadre de référence, soit aux intentions du promoteur. En les étudiant un à la fois, on peut clairement dresser la liste des nombreux indicateurs économiques et sociaux employés, sans oublier évidemment l'aspect environnemental.

Il faut d'abord mentionner que le projet Eastmain-1A/Rupert/Sarcelle est un projet de développement hydroélectrique qui exige un investissement global de quatre milliards de dollars, incluant les frais financiers, l'ingénierie, les travaux en soi et la gestion du projet.

La valeur approximative du travail et des activités connexes est estimée à deux milliards de dollars. Ces critères serviront donc de base à l'analyse des avantages éventuels.

La phase du projet comporte de nombreuses répercussions économiques et sociales. On en trouve des exemples dans les parties 5 et 6 du sommaire de l'étude d'impact sur l'environnement⁸.

Pour ce qui est du contrôle des répercussions des travaux de construction, on a pu profiter de l'expérience et de l'expertise acquises depuis 30 ans, durant les deux premières phases du développement hydroélectrique sur le territoire de la Baie-James.

De nombreux indicateurs ont servi de guides pour améliorer la manière de procéder et pour analyser les répercussions économiques, sociales et environnementales. Les incidences économiques sont plus faciles à contrôler quand la collectivité hôte accepte le projet, ce qui est considéré comme un facteur important.

Les principaux moyens de coopération et de suivi sont les suivants :

- La signature d'ententes de partenariats financiers;
- La conclusion d'une entente sur le suivi des répercussions économiques;
- La mise en place de mécanismes de création d'emplois;
- Le recours à l'expertise des occupants du territoire;
- L'adaptation des méthodes de travail du promoteur au potentiel régional;
- La création de comités régionaux pour maximiser les répercussions économiques.

Ces éléments permettent de répondre à certaines des attentes de la communauté. Ils servent également d'outils pour contrôler les résultats.

⁸ Ce document peut être consulté sur le site web d'Hydro-Québec : www.hydroquebec.com.

Cependant, il importe de comprendre que, avant le suivi et les activités, des mesures sont prises pour maximiser les répercussions économiques. Il faut donc que les divers intéressés qui subiront les répercussions régionales participent au processus de rédaction du contrat, afin qu'ils analysent, dès le départ, le potentiel des répercussions économiques et la capacité régionale. Cette méthode permettra d'adapter les stratégies de passation des marchés et les appels d'offres, de manière à promouvoir le mieux possible les répercussions économiques dans la région.

En bref, la façon idéale d'obtenir des indicateurs consiste à faire participer directement la communauté à toutes les phases du processus, dès l'ébauche du projet.

Par exemple, pour le projet Eastmain-1, Hydro-Québec et la communauté ont créé un comité de maximisation en partenariat, ce qui a assuré des retombées économiques régionales. L'analyse des résultats obtenus jusqu'à maintenant confirme que les répercussions positives du projet sont plutôt satisfaisantes.

Grâce à l'expérience acquise, la communauté a l'intention de participer plus activement au projet Eastmain-1A/Rupert/Sarcelle. On peut donc penser que les outils offerts pour produire des retombées économiques ont été efficaces. Les intéressés de la région partagent cette opinion et, durant les audiences sur le projet Eastmain-1A/Rupert/Sarcelle, ils ont fait état de leur satisfaction face aux efforts déployés par Hydro-Québec et la Société d'énergie de la Baie James (SEBJ) pour ce qui est des répercussions économiques du projet Eastmain-1. Déjà, les ententes confirment qu'ils participeront au deuxième projet.

Le chapitre 6.4 du sommaire contient plusieurs exemples de répercussions sociales. On peut affirmer avec certitude qu'il existe une certaine similarité entre les indicateurs sociaux et les indicateurs économiques. La participation directe des intéressés de la communauté, dès l'étape de conception du projet, a à aussi donné de très bons résultats. En dépit des contraintes budgétaires, le promoteur a tenu compte des demandes des intéressés régionaux et a établi un consensus pour réaliser un projet à un coût concurrentiel, à la satisfaction de ces intéressés. Le chapitre 9 du document présente une série de mesures d'atténuation qui ont été discutées et approuvées par le promoteur et la communauté, lesquels se sont pour cela fondés sur les indicateurs.

En ce qui concerne les paliers auxquels le suivi des répercussions du projet est assuré, il faut préciser que ce suivi se fait à trois paliers. Au premier, l'entrepreneur (la SEBJ) surveille de près les répercussions sur la communauté directement touchée par les travaux de construction. En collaboration avec le promoteur (Hydro-Québec), un suivi est aussi réalisé à l'échelle régionale, plus particulièrement pour ce qui a trait aux répercussions économiques. À ce deuxième palier, le promoteur intensifie ses activités régionales, afin d'être prêt à répondre aux préoccupations des intéressés. Au troisième palier, celui du gouvernement du Québec, les préoccupations sont plus générales. La planification des besoins futurs du Québec en matière d'énergie est très importante.

En réponse aux questions qui figurent à la page 2 du document, il est clair que les indicateurs obtenus au terme du processus de participation de la communauté au projet permettent de maximiser les répercussions. Le promoteur élabore aussi des mesures qui lui permettent d'intensifier les répercussions en fonction de la capacité des collectivités hôtes. Il n'est pas nécessaire d'élargir la base d'indicateurs de maximisation. Il faut plutôt tenir compte de l'expérience antérieure et chercher à améliorer les façons d'adapter les projets au milieu hôte. Un élargissement de la base d'indicateurs peut se produire naturellement, en réponse aux changements économiques et sociaux attribuables à un projet antérieur réalisé dans une communauté. Cela découle d'un suivi constant, même plusieurs années après la fin d'un projet. Le chapitre 11 du sommaire contient le programme de supervision et de suivi relatif au projet Eastmain-1A/Rupert/Sarcelle.

Forum des ministres responsables du développement du Nord
Maximisation des retombées économiques et sociales des projets majeurs dans le Nord

1. Nom et description du projet, coût des immobilisations et impacts économiques, sociaux et environnementaux.

Projet : Exploitation minière de l'uranium dans le Nord de la Saskatchewan

Aperçu

La Saskatchewan, plus précisément le nord de la province, est le plus gros producteur d'uranium au monde. Les trois mines d'uranium de la région (McClellan Lake, McArthur River, Rabbit Lake) et les trois usines de concentration (Key Lake, McClellan Lake, Rabbit Lake) représentent plus de 30 % de la production mondiale d'uranium naturel. L'ouverture d'une quatrième mine (Cigar Lake) est prévue pour 2007. Au rythme d'extraction actuel, la production devrait se poursuivre durant les 25 prochaines années.

Dans le Nord de la Saskatchewan, les sociétés minières doivent négocier un contrat de bail de surface (CBS) avec le gouvernement provincial chaque fois qu'elles planifient un nouveau projet. Le contrat définit le régime foncier du promoteur et garantit un contrôle réglementaire provincial suffisant des prévisions environnementales, de la santé et de la sécurité des travailleurs, et des avantages socioéconomiques liés à l'exploitation minière pour les résidents de la région.

Le processus relatif au bail de surface reflète la démarche de coopération adoptée par le gouvernement et l'industrie pour atteindre des objectifs de développement du Nord qui présentent des avantages pour chacun. Les avantages socioéconomiques offerts par chaque société d'exploitation figurent en annexe (chaque engagement est détaillé dans l'annexe A) et comprennent ce qui suit :

- L'engagement en matière d'emploi;
- L'engagement à lutter contre le décrochage scolaire;
- L'engagement à faire participer les entreprises nordiques;
- L'engagement à mener une étude sur la vitalité de la collectivité;
- L'engagement à assurer la formation et le perfectionnement des travailleurs;
- L'engagement à offrir des services aux travailleurs;
- L'engagement en matière de participation publique.

Chaque CBS exige que le promoteur passe une entente distincte en matière de développement des ressources humaines selon laquelle l'employeur s'engage à déployer des efforts pour maximiser l'embauche, la formation et le perfectionnement des résidents du Nord de la Saskatchewan ainsi qu'à faire davantage appel aux entrepreneurs et aux entreprises nordiques. Les plans annuels de développement des ressources humaines précisent les catégories d'emploi qui doivent être ciblées en raison des préférences des résidents du Nord ou de leurs besoins en matière de perfectionnement. On y indique aussi les collectivités nordiques dont les résidents ont priorité pour certains emplois ciblés.

Coût des investissements

Depuis 1980, l'industrie minière de l'uranium a consacré plus de 3,4 milliards de dollars aux projets de mines d'uranium en Saskatchewan.

Retombées économiques

L'industrie de l'uranium est l'une des principales sources d'emplois dans le Nord de la Saskatchewan. En plus des emplois directs, de nombreuses entreprises nordiques fournissent des biens et des services aux sites miniers du Nord.

Retombées sociales

L'industrie de l'uranium a adopté une approche proactive pour soutenir le développement du Nord de la Saskatchewan. Elle a mis en place un certain nombre de stratégies qui contribuent au bien-être global des habitants de cette région. Par exemple, des dons et des initiatives des sociétés d'exploitation aident à améliorer la qualité de vie des résidents, à soutenir les programmes de bourses et à établir des processus de consultation des collectivités.

Un plan de formation multipartite, qui est une mesure de collaboration pour la formation à l'emploi, aide à supprimer les obstacles qui empêchent les résidents du Nord d'obtenir des emplois. Il a permis d'augmenter le nombre d'habitants du Nord de la Saskatchewan employés dans le secteur minier.

Un partenariat de contrôle de la vitalité de la collectivité a été formé par l'industrie minière de l'uranium pour évaluer la vitalité communautaire (le bien-être social et la qualité de vie des habitants) dans le Nord de la Saskatchewan.

Retombées environnementales

Un comité de la qualité de l'environnement dans le Nord de la Saskatchewan est chargé de prendre connaissance des points de vue des collectivités nordiques et de leur communiquer de l'information à propos de la protection de l'environnement, de la santé et de la sécurité des travailleurs et du rendement socioéconomique de l'industrie minière de l'uranium, en plus de faire mieux connaître l'industrie aux habitants du Nord.

2. *Une liste des indicateurs économiques et sociaux utilisés et leur raison d'être.*
3. *Le palier administratif auquel l'impact d'un projet est suivi.*

Le tableau suivant donne la liste des indicateurs qui font l'objet d'un suivi par le Department of Saskatchewan Advanced Education and Employment (ministère responsable de l'Enseignement supérieur et de l'Emploi). Ce tableau précise l'objet de chaque indicateur et le niveau auquel le suivi est effectué. Les indicateurs ont été établis, et sont constamment adaptés, en fonction des rétroactions et des demandes du gouvernement, de l'industrie et du Mineral Sector Steering Committee (comité directeur du secteur minier)⁹.

⁹ Ce comité directeur du secteur minier a pour but de maximiser les possibilités d'emploi dans le Nord et de soutenir les activités commerciales nordiques du secteur minier. Il supervise l'application du plan de formation multipartite et est présidé par un représentant de l'industrie minière.

Indicateur	Raison d'être de l'indicateur	Responsable du suivi
<p>Évolution de l'emploi dans les mines du Nord de la Saskatchewan :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'habitants du Nord employés dans les mines; - Nombre de travailleurs contractuels du Nord; - Nombre d'autres travailleurs dans les mines et d'autres travailleurs contractuels; - Nombre total de travailleurs. 	<p>L'indicateur donne le nombre d'habitants du Nord et le nombre total de travailleurs embauchés dans les sites miniers nordiques, par entrepreneur minier. Il illustre l'engagement qu'a pris l'industrie minière de s'efforcer d'employer le plus possible d'habitants du Nord de la Saskatchewan. Le suivi de cet indicateur se fait sur une période de plus de 20 ans. Année de référence : 1981.</p>	<p>Industrie</p>
<p>Tendances en matière d'emploi – Pourcentage d'habitants du Nord et d'Autochtones du Nord employés dans les mines du Nord de la Saskatchewan</p>	<p>L'indicateur donne les tendances en matière d'emploi chez les habitants et les Autochtones du Nord, dans l'industrie minière de la région. Il illustre les progrès réalisés par l'industrie minière dans l'embauche d'habitants et d'Autochtones du Nord. Année de référence : 1992.</p>	<p>Industrie</p>
<p>Pourcentage d'habitants du Nord dans chaque catégorie de compétences, dans les mines.</p>	<p>L'indicateur donne le pourcentage d'habitants du Nord dans les catégories d'emploi suivantes : gestionnaires ou superviseurs; professionnels; techniciens; gens de métier; services de soutien; travailleurs au concentrateur; mineurs; conducteurs d'équipements. Il facilite le suivi des résultats du plan de formation multipartite, qui prévoit une formation coopérative dans le cadre du programme d'emploi de l'industrie minière du Nord de la Saskatchewan. Année de référence : 1992.</p>	<p>Industrie</p>
<p>Nombre d'habitants du Nord employés dans chaque catégorie d'emploi, comparativement au nombre de travailleurs qui viennent d'autres régions.</p>	<p>L'indicateur donne le nombre de travailleurs, habitants du Nord et autres, dans les catégories d'emploi suivantes : gestionnaires ou superviseurs; professionnels; techniciens; gens de métier; services de soutien; travailleurs au concentrateur; mineurs; conducteurs d'équipements. Il facilite le suivi des résultats du plan de formation multipartite, qui prévoit une formation coopérative dans le cadre du programme d'emploi de l'industrie minière du Nord de la Saskatchewan. Année de référence : 1992.</p>	<p>Industrie</p>
<p>Profils de compétences des entrepreneurs nordiques sur les sites miniers du Nord de la Saskatchewan (nombre et pourcentage)</p>	<p>L'indicateur mesure les compétences des entrepreneurs nordiques à un certain moment (en décembre 2006). Les catégories de compétences incluent ce qui suit : la supervision et la gestion; les services techniques; les métiers; la conduite de l'équipement; l'exploitation minière souterraine; les services de soutien.</p>	<p>Industrie</p>
<p>Lieu de résidence actuel des 1 112 habitants du Nord qui travaillent sur un site minier du Nord de la Saskatchewan (en décembre 2005).</p>	<p>La mesure permet de déterminer exactement où habitent le millier de travailleurs des mines qui habitent dans le Nord, à un certain moment, par région (Athabasca, Centre-Nord, Nord-Est, Nord-Ouest, région autre que le Nord). L'indicateur donne le pourcentage d'habitants du Nord de la Saskatchewan qui restent dans la</p>	<p>Industrie</p>

Indicateur	Raison d'être de l'indicateur	Responsable du suivi
	région pour travailler.	
Tendances relatives au lieu actuel de résidence des habitants du Nord qui travaillent sur les sites miniers - Nombre de personnes qui travaillent dans les mines, par région nordique.	Cet indicateur permet de savoir où vivent les travailleurs qui habitent dans le Nord, par région du Nord de la Saskatchewan (Athabasca, Centre-Nord, Nord-Est, Nord-Ouest) et par autres régions nordiques. Il illustre l'évolution de la croissance Année de référence : 1981.	Industrie
Nombre de travailleurs des sites miniers nordiques par lieu d'habitation - Comparaison de la collectivité de résidence actuelle à la collectivité de résidence au moment de l'embauche.	Cet indicateur permet de faire le suivi des collectivités/régions où habitaient le millier de travailleurs et de contractuels du Nord au moment de leur embauche, par rapport à leur lieu de résidence actuel. Il s'agit de connaître le pourcentage de travailleurs et de contractuels qui sont restés dans leur collectivité, et le pourcentage de ceux qui ont déménagé ailleurs (plus au sud) dans la province.	Industrie
Pourcentage de biens et de services achetés de sociétés et de coentreprises dans le Nord de la Saskatchewan	Cet indicateur illustre les avantages que les sociétés nordiques et les coentreprises ont tirés de l'exploitation minière dans le Nord.	Industrie

En plus des indicateurs dont la liste figure ci-dessus, un programme de suivi des effets cumulatifs a été créé pour déceler et évaluer les effets cumulatifs des contaminants émis par les multiples installations minières. Le programme sert au contrôle des effets de classe (effets qui peuvent se produire quand des développements semblables d'une même classe présentent un potentiel de chevauchement dans l'espace ou dans le temps) et des effets régionaux (effets qui pourraient se produire à la suite du transport de contaminants à grandes distances, sur de longues périodes). Les éléments surveillés comprennent l'air, l'eau, les sédiments lacustres, le benthos, les plans aquatiques, les poissons, les sols, les lichens, les bleuets, les aiguilles de pin, les tétras du Canada, les caribous et les orignaux.

Évaluation

1. *Les indicateurs sont-ils destinés à aider votre territoire ou province à maximiser les avantages?*

Les indicateurs sont révélateurs des résultats des ententes en matière de développement des ressources humaines.

2. *Quelles sont les difficultés liées à l'élargissement de la base d'indicateurs de maximisation?*

Le suivi des avantages est à la fois quantitatif et qualitatif. Les difficultés associées à l'élargissement de la base d'indicateurs de maximisation quantitatifs au niveau d'une région ou du Nord comprennent :

- La capacité d'influer sur les résultats globalement définis ou de les contrôler;
- L'influence positive ou négative des autres facteurs environnementaux sur le résultat.

3. *Est-ce que votre organisation assure un suivi des indicateurs de maximisation pendant toute la durée d'un projet? Comment vous y prenez-vous?*

Oui, la Saskatchewan contrôle les indicateurs durant toute la vie du projet. Plus précisément en ce qui concerne l'éducation, la formation et l'emploi, chaque société minière présente des rapports d'avancement trimestriels au ministère responsable de l'éducation des adultes et de l'emploi qui compile des statistiques.

Chaque CBS exige que le promoteur passe une entente distincte en matière de développement des ressources humaines aux termes de laquelle l'employeur s'engage à déployer des efforts pour maximiser l'embauche, la formation et le perfectionnement des habitants du Nord de la Saskatchewan et à faire davantage appel aux entrepreneurs et aux entreprises nordiques. Les plans annuels de développement des ressources humaines précisent les catégories d'emploi préférées par les résidents du Nord et celles à l'égard desquelles ils ont besoin de perfectionnement. On y indique aussi quelles sont les collectivités nordiques dont les habitants ont priorité pour certains emplois ciblés.

4. *Avez-vous des conseils à donner sur la manière d'élaborer et de mettre en œuvre les meilleures pratiques pour maximiser les avantages des projets majeurs?*

- Il importe de définir des indicateurs, de concert avec toutes les parties intéressées (l'industrie, le gouvernement, les habitants du Nord et le comité directeur du secteur minier);
- Il faut y apporter les modifications nécessaires, car les mesures évoluent et changent constamment;
- Il faut prévoir des rapports réguliers pour toute la durée du projet;
- Il faut mesurer les résultats immédiats;
- Il faut assurer le suivi des progrès réalisés à l'égard des programmes mis en œuvre pour atteindre les objectifs;
- Il faut établir des indicateurs dès le début du projet;
- La capacité d'influer sur les indicateurs est importante.

Annexe A : Description des engagements pris en matière d'avantages socioéconomiques. La section suivante décrit les avantages socioéconomiques produits par chaque société minière.

Engagement en matière d'emploi : la société minière s'engage à déployer tous les efforts possibles pour maximiser la participation des habitants du Nord aux emplois liés à ses activités minières, dans le district administratif du Nord de la Saskatchewan. Chaque année, elle présentera un plan de développement en matière des ressources humaines pour faire état des progrès réalisés.

Engagement face au programme de poursuite des études : la société minière s'engage à collaborer avec ses homologues de l'industrie, le gouvernement et les établissements d'éducation nordiques afin de planifier et de mettre en œuvre des programmes pour encourager les étudiants qui habitent dans le Nord de la Saskatchewan à poursuivre leurs études et à considérer la possibilité d'embrasser des professions dans l'industrie minière. Chaque année, elle fait état des progrès réalisés en présentant un plan en matière de développement des ressources humaines.

Engagement en matière de participation à l'économie nordique : la société minière s'engage à faire de son mieux, en collaboration avec le gouvernement, pour réussir à atteindre l'objectif suivant : l'approvisionnement de la société auprès des entreprises nordiques doit atteindre chaque année 35 % de la valeur globale des biens et services achetés en appui aux activités minières de la société, dans le district administratif du Nord de la Saskatchewan. Chaque année, la société fait état des progrès réalisés en présentant un rapport sur la participation des entreprises nordiques.

Engagement à tenir une étude sur la vitalité de la communauté : la société minière s'engage à travailler avec les organismes gouvernementaux appropriés et ses homologues de l'industrie, en vue de définir et de financer un examen des répercussions de l'exploitation minière de l'uranium sur le district administratif du Nord de la Saskatchewan, en étudiant des collectivités représentatives choisies. Elle fait état des progrès réalisés en présentant un rapport sur la participation des entreprises nordiques.

Engagement en matière d'éducation et de formation des travailleurs : le propriétaire de la mine et la société minière qui signent le contrat de bail de surface s'engagent à élaborer et à mettre en œuvre des plans de perfectionnement et de formation pour répondre aux besoins des travailleurs en fonction de ceux de l'entreprise. Chaque année, elle fait état des progrès réalisés dans un plan en matière de développement des ressources humaines.

Engagement en matière de services offerts aux travailleurs : la société minière et le propriétaire de la mine s'engagent à offrir sur place des services appropriés aux travailleurs d'un projet particulier et à tenir compte des améliorations suggérées

par les travailleurs, dans le contexte du CBS signé. Chaque année, ils font état des progrès réalisés dans un plan en matière de développement des ressources humaines.

Engagement en matière de participation à la communauté : la société minière s'engage à travailler avec les administrations, les organismes de réglementation et les leaders communautaires pour informer les habitants du Nord de la Saskatchewan de ses activités d'exploitation minière dans le district administratif du Nord de la Saskatchewan et pour les consulter à ce sujet. Chaque année, elle fait état des progrès réalisés dans un rapport sur le programme de participation publique.

Forum des ministres responsables du développement du Nord
Maximisation des retombées économiques et sociales des projets majeurs dans le Nord

Projet 1 : Village des arts et du patrimoine

Description

On prévoit de reconstruire un quai, une promenade, une cour et un entrepôt au bord du fleuve, à Whitehorse, et le tout servira à des fins culturelles et commerciales.

Coûts des immobilisations

Le plan de développement coûtera 8 000 \$. On estime que les coûts de construction varieront entre 11,3 et 22 millions de dollars (selon le plan retenu). À cela s'ajouteront de 2 à 3 millions de dollars pour le total des dépenses d'exploitation et de gestion sur une période de dix ans.

Répercussions économiques, sociales et environnementales et indicateurs utilisés

- Le ministère de l'Expansion économique collabore avec le ministère du Tourisme et de la Culture, qui dirige le projet, afin de s'assurer que le secteur privé profite au maximum des retombées et des possibilités économiques du village des arts et du patrimoine;
- Le village des arts et du patrimoine pourrait soutenir les intérêts actuels du secteur privé dans le développement du bord du fleuve, la revitalisation du centre-ville et la planification coordonnée du développement économique de Whitehorse;
- Le ministère de l'Expansion économique s'est engagé à procéder à la planification de manière coordonnée et détaillée, afin de faire de Whitehorse une ville pleine de vitalité, tant du point de vue économique que du point de vue culturel;
- On traitera les points relatifs au projet au moyen d'une étude de faisabilité détaillée et d'une analyse de rentabilisation, en fonction des indicateurs économiques suivants :
 - Le coût réel pour le gouvernement du Yukon;
 - Le coût de l'abandon d'autres mesures gouvernementales;
 - Le taux potentiel d'occupation commerciale;
 - L'incidence sur les propriétaires ou les locataires actuels des lieux;
 - L'examen possible de projets de développement comparables, comme The Forks, Granville Island;
 - Les avantages possibles respectifs des espaces commerciaux et des espaces culturels;
 - La concurrence entre les occupants qui sont des organisations non gouvernementales et des organismes subventionnés et les occupants commerciaux qui louent au taux du marché;
 - Les avantages économiques secondaires, notamment les dépenses des touristes, les revenus fiscaux, etc.;
 - Les problèmes liés aux fluctuations saisonnières;
 - Les efforts de planification existants, comme le plan communautaire officiel, la stratégie de vente au détail, le plan du centre-ville, l'étude sur le transport ferroviaire, etc.;
 - L'adéquation du site;
 - Les taux de location et la capacité de payer des organisations non gouvernementales;
 - Les questions soulevées portaient sur ce qui suit : une analyse économique insuffisante (coûts, répercussions économiques plus vastes, capacité financière des clients); les questions de conception (vues, ombres, sécurité, vents, aspect pratique); les consultations publiques (limitées, non ouvertes à tous, dirigées par les parties intéressées, *ad hoc*); la pertinence de l'utilisation (coûts des possibilités, accès public et avantages pour les citoyens); les questions de concurrence (chevauchement des services offerts par le secteur privé, le gouvernement en tant que propriétaire d'immeubles); le manque de pertinence des études comparatives (orientées sur de grands centres urbains);

- La définition plus précise des coûts (investissements, besoin permanent de subventions, capacité financière des clients);
- Les aspects économiques (analyse du marché et des répercussions, coûts de déplacement, analyse du cycle de vie, rendement de l'investissement);
- L'analyse du taux d'utilisation (types d'occupation proposés et répercussions);
- Les questions de concurrence (analyse, remèdes);
- L'intégration à d'autres documents de planification (stratégie de vente au détail, plan du centre-ville, actualisation du bord de l'eau);
- Les consultations publiques et le caractère acceptable du projet pour le public (processus recommandé et application de celui-ci);
- Les autres conceptions possibles (autres conceptions possibles et recommandations sur l'utilisation);
- L'analyse des besoins en installations culturelles (inventaire établi en fonction des autres propositions);
- Les recommandations sur l'utilisation des édifices à valeur patrimoniale du gouvernement.

On assure le suivi des répercussions au palier de la collectivité. Certaines répercussions peuvent se faire sentir à l'échelle régionale ou territoriale (comme les sommes dépensées par les touristes). On compare les données à celles de projets réalisés dans d'autres territoires.

Inconnu.

Inconnu.

Projet 2 : Office d'évaluation environnementale et socioéconomique du Yukon

Contexte et description

Le Yukon est un cas unique parce qu'il a négocié un accord-cadre avec les Premières Nations du Yukon, accord qui sert de modèle aux accords définitifs conclus avec chacune des Premières Nations en réponse à leurs réclamations territoriales. Le Yukon compte 14 Premières Nations, dont 12 ont déjà conclu des accords définitifs fondés sur l'accord-cadre. Le chapitre 12 des accords exige un processus régi par la loi pour l'évaluation des répercussions environnementales et socioéconomiques des projets, moyens et grands, et des autres activités menées au Yukon ou qui pourraient avoir une incidence sur le Yukon.

La *Loi sur l'évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon* (LEESY) est une loi fédérale entrée en vigueur le 13 mai 2003 pour créer l'Office d'évaluation environnementale et socioéconomique du Yukon (l'Office), dans le but de mener des évaluations conformément aux engagements prévus au chapitre 12 de l'accord-cadre et des accords finaux qui ont été conclus avec les Premières Nations du Yukon et qui se rapportent aux réclamations territoriales de celles-ci.

L'Office est une entité non liée indépendante chargée d'administrer les évaluations menées au terme de la LEESY. Il compte sept [membres](#); deux de ceux-ci et le président de l'Office forment le [comité exécutif](#), lequel assume un certain nombre de responsabilités particulières.

Le 30 septembre 2004, le ministre fédéral des Affaires indiennes et du Nord canadien a annoncé la création de six circonscriptions et d'un bureau désigné pour chacune : Dawson City, Haines Junction, Mayo, Teslin, Watson Lake et Whitehorse.

La vaste majorité des évaluations, soit environ 90 % d'entre elles, seront réalisées dans les bureaux désignés des six circonscriptions. Le comité exécutif de l'Office évaluera les projets plus importants qui lui seront soumis directement ou qui lui seront présentés par un bureau désigné. À l'occasion, des comités restreints seront créés par l'Office pour évaluer les projets qui pourraient avoir des incidences défavorables importantes, qui pourraient préoccuper le public ou qui exigeraient l'utilisation de technologies controversées (par exemple, l'énergie nucléaire). Les promoteurs, les organismes administratifs et le public peuvent participer au processus d'évaluation au moyen du registre en ligne de l'Office.

Grâce à la LEESY, un seul processus d'évaluation est appliqué à tous les projets au Yukon, tant par les administrations fédérales et territoriales que par les Premières Nations. Désormais, dans les évaluations, on tient davantage compte des facteurs socioéconomiques. Les connaissances traditionnelles et locales figurent aussi expressément comme des facteurs dont il faut tenir compte. Les membres des Premières Nations se voient offrir la garantie de participer aux projets, et des dispositions prévoient la participation du public à toutes les étapes d'évaluation. Les évaluations portent à la fois sur les répercussions positives et sur les incidences défavorables des projets.

Des délais obligatoires ont été fixés pour les étapes de l'évaluation et de la prise de décision, afin de garantir aux promoteurs d'un projet que les évaluations seront effectuées. La loi prévoit une plus grande transparence. Les décisions et les mesures sont appuyées par des motifs écrits que l'on peut consulter dans un registre en ligne accessible au public.

Indicateurs socioéconomiques utilisés

Un groupe interministériel du Yukon a été formé pour établir une liste d'indicateurs socioéconomiques normalisés qui doivent servir dans le cadre des évaluations de l'Office. Ce groupe comprend des membres des ministères intéressés, du Bureau des statistiques du Yukon et de l'Office. La liste la plus récente figure ci-dessous. Le groupe a récemment révisé la liste des indicateurs et poursuit ses travaux en ce sens.

Le suivi des répercussions se fait à tous les niveaux. Bien que cela puisse créer un processus lourd, des délais obligatoires ont été fixés pour les étapes de l'évaluation et de la prise d'une décision, afin d'offrir aux promoteurs l'assurance que les évaluations seront effectuées.

Le groupe interministériel réévaluera constamment les indicateurs utilisés afin de s'assurer qu'ils restent applicables et pertinents.

Il réévaluera constamment les indicateurs utilisés en ajoutant ou en supprimant des indicateurs, selon les besoins, afin de s'assurer que ceux-ci restent applicables et pertinents.

Mesure : définition et source	
1	Accès aux garderies (santé de la famille).
2	Conseils en matière de toxicomanie : nombre de clients desservis, nombre de demandes de service; enquête sur l'emploi au Yukon, inconnue.
3	Âge : composition par âge (pourcentage dans chaque groupe); nombreuses données du recensement (Yukon et Canada), enquête sur l'emploi au Yukon.
4	Consommation d'alcool : unité de volume de la consommation par habitant; statistiques de la régie des alcools, enquête sur l'emploi au Yukon.
5	Disponibilité des aliments : pourcentage de la population qui dispose d'un niveau de sécurité alimentaire supérieur à « x », ce qui a été mesuré dans le dernier rapport sur l'état de santé (repas manqués), mais qui ne tient pas compte des aliments traditionnels (ventilation des données).
6	Salaire moyen : pourcentage du salaire moyen par âge, par sexe, par occupation; données du recensement, enquête sur l'emploi au Yukon.
7	Poids à la naissance; données du recensement.
8	Introductions par effraction : nombre de plaintes et d'accusations pour introduction par effraction, nombre de plaintes par habitant et par lieu; GRC, enquête sur l'emploi au Yukon.
9	Activités communautaires : nombre de participants actifs dans la communauté (résilience des avantages).
10	Projets de justice communautaire (niveau et succès) : nombre de déjudiciarisations, taux de récidive, nombre de mesures de rechange à l'emprisonnement, nombre de personnes qui servent une peine avec sursis.
11	Taux de criminalité et violence familiale : niveau des activités criminelles signalées, incidents par habitant, nombre de contrevenants qui participent au programme de prévention de la violence conjugale et nombre d'accusations de voies de fait.
12	Nombre de logements/Nombre de foyers (combien de lieux habitables) : nombre de résidents par km ² ; statistiques sur le logement.
13	Capacité économique : niveau d'endettement; gouvernement, enquête sur l'emploi au Yukon.
14	Proximité économique : nombre d'entreprises dans une région, nombre de permis d'exploitation d'un commerce délivrés par la municipalité; enquête sur l'emploi au Yukon.
15	Niveau d'éducation : pourcentage de personnes qui ont atteint le niveau d'études « x ».
16	Éducation, formation et connaissances traditionnelles : pourcentage de la population qui a atteint un niveau « x » d'études ou de compétences.
17	Éducation : nombre de diplômés, assiduité, etc.; statistiques du ministère de l'Éducation, enquête sur l'emploi au Yukon.
18	Employabilité de la population locale en chômage : pourcentage de chômeurs qui possèdent les compétences « x »; données tirées de sondages, confidentialité des données sur l'assurance-emploi.
19	Capacité d'emploi : nombre de personnes qualifiées et disponibles.
20	Emploi : par région, nombre de personnes qui travaillent à temps plein, à temps partiel, en heures/semaines/années/personnes, par collectivité, nombre de travailleurs ou de participants à l'économie traditionnelle par rapport au nombre de chômeurs (ces données peuvent être obtenues auprès des Premières Nations ou du gouvernement), heures travaillées par période, heures d'emploi et de non-emploi, etc. par type de perturbation de la vie familiale.
21	Services de divertissement : nombre de restaurants, de bars, de salons de coiffure, de commerces de détail, etc.
22	Ethnicité : données démographiques, conditions de base, nombre de personnes par ethnie.
23	Violence familiale : nombre de maisons de transition, nombre de voies de fait contre un ou une conjoint(e) signalées, nombre de demandes d'intervention, nombre d'enfants maltraités; ces données sont obtenues auprès d'organisations non gouvernementales et tirées des statistiques du ministère de la Justice.
24	Composition de la famille/du foyer : population par état matrimonial et par sexe, par année de recensement, pourcentage de foyers monoparentaux, à deux parents, etc., grands-parents ou aînés à la maison, nombre d'enfants dans chaque type de famille, pourcentage des autres foyers, chef du ménage; statistiques sur la santé et les services sociaux, enquête sur l'emploi au Yukon.
25	Sexe : indicateur de santé.
26	Sexe : pourcentage de chacun, nombre de femmes comparativement au nombre d'hommes du point de vue des répercussions des projets sur chacun; Bureau des statistiques et Statistique Canada.
27	Programmes de santé et de bien-être : nombre de programmes, taux de participation, nombre de travailleurs sociaux.
28	Centre de soins de santé : taille, programmes, taux de participation, nombre et type de services offerts, données sur la santé des clients desservis; statistiques sur la santé et les services sociaux, statistiques des Premières Nations, Santé Canada.
29	Disponibilité des cliniques de soins de santé : nombre de cliniques, nombre de postes de soins infirmiers, nombre de médecins spécialistes et fréquence de leurs visites.

30	Santé : santé mentale et physique.
31	Données démographiques sur les foyers : nombre de couples mariés, de couples en union libre, de couples de même sexe, de couples divorcés ou séparés, de personnes veuves; données de l'état civil, ministère de la Santé et Services sociaux.
32	Taille des foyers : nombre de personnes dans le foyer.
33	Disponibilité des logements : taux d'inoccupation, pourcentage de logements sociaux, nombre de personnes par foyer; sondages, sondage sur le logement au Yukon, Santé et Services sociaux, données du recensement, sondage mené auprès des Premières Nations.
34	Revenu par tranche d'âge; Statistique Canada.
35	Revenu par sexe; Statistique Canada.
36	Disparité des revenus : pourcentage de la population dans chaque fourchette d'imposition; Statistique Canada.
37	Utilisation des sols; sondage mené auprès des entreprises locales et des personnes.
38	Langues : par sexe, anglais britannique, français, hollandais, allemand, italien, langues autochtones, langues des Premières Nations, polonais, langues scandinaves, ukrainiennes; profil, données sur les conditions de base tirées du recensement.
39	Maintien de l'ordre public : infrastructure, installations et équipement du ministère de la Justice et autres, nombre d'agents d'exécution de la loi dans la collectivité.
40	Temps durant lequel une incidence défavorable agit (durée); enquête sur l'emploi au Yukon.
41	Embauche locale; sondage mené auprès des entreprises.
42	Taux de migration : population de 5 ans et plus, par statut de mobilité et par ethnie; statut de mobilité au Yukon, au Canada et dans les provinces selon les statistiques du recensement.
43	Meurtres : nombre d'accusations et de condamnations pour meurtre; Statistique Canada, Bureau des statistiques du Yukon.
44	Nombre de condamnations et de mises en accusation; Bureau des statistiques du Yukon.
45	Nombre de travailleurs dans les campements; sondages menés auprès des entreprises ou de l'industrie.
46	Services de police et du ministère de la Justice : nombre de policiers, nombre de délinquants qui ont recours aux services du ministère de la Justice, pourcentage de contrevenants qui font partie des Premières Nations; Bureau des statistiques du Yukon.
47	Taille de la population (actuelle et attendue) : données sur la population par année de recensement, pour le Yukon et le Canada.
48	Structure de la population : densité, composition, race, ethnie, sexe, aptitudes.
49	Structure de la population : estimation de la population par groupe d'âge et par sexe, au Canada, dans les provinces et les territoires, et autres lieux.
50	Population : taux démographique, taux de croissance annuelle par année de recensement pour le Yukon et le Canada; données du recensement.
51	Services de probation : nombre de personnes en probation, nombre de cas mensuels traités par les agents de probation, par collectivité (selon les données accessibles).
52	Proximité de la collectivité : durée du déplacement domicile-travail, disponibilité des moyens de transport, distance physique de la collectivité (selon les données disponibles).
53	Perception publique du taux de criminalité : nombre de comptes rendus des crimes dans les médias*, nombre de plaintes logées auprès de la GRC (données difficiles à obtenir, sondage).
54	Taux de récidive : pourcentage de contrevenants qui récidivent, nombre de contrevenants qui récidivent dans les deux ans qui suivent leur libération, par âge, par sexe, par ethnie (données disponibles ou sondage).
55	Centres récréatifs /activités récréatives : nombre de programmes, taux de participation, nombre d'utilisateurs.
56	Services religieux.
57	Vols : nombre d'accusations (données impossibles à obtenir).
58	Salaires : salaires des travailleurs et des travailleurs autonomes, par âge, par sexe, par occupation; enquête sur l'emploi au Yukon, données du recensement (données disponibles aux cinq ans), données fiscales (données impossibles à obtenir).
59	Emplois saisonniers : nombre de travailleurs saisonniers, par âge, par sexe, par ethnie (données impossibles à obtenir, sondage).
60	Autodétermination : organisation politique, taux de participation aux élections, participation publique. Mesure de la santé de la collectivité : nombre de participants aux réunions publiques, par collectivité, par ethnie. Bénévolat : taux de participation, santé de la collectivité par rapport à la résilience, à la cohésion sociale, etc. (accès limité aux données, sondage)
61	Disponibilité des services : cartographie des actifs d'une collectivité.
62	Agressions sexuelles signalées.
63	Maladies transmises sexuellement : nombre d'incidents, par sexe, par âge (données disponibles).
64	Niveau de compétence des travailleurs et des chômeurs : main-d'œuvre (main-d'œuvre éventuelle), taux de chômage, taux d'emploi par rapport à la population, niveaux de compétences disponibles par collectivité, compétences spécialisées disponibles (données difficiles à obtenir, sondage).
65	Réseaux de soutien social : pourcentage de la population qui partage avec les autres et effectue des visites aux autres (sondage).

66	Disponibilité des travailleurs sociaux : nombre de travailleurs sociaux par collectivité.
67	Abus d'alcool et d'autres drogues : nombre de cas où l'intoxication à l'alcool et aux autres drogues est un facteur, et pourcentage d'utilisation des drogues au Yukon.
68	Consommation d'alcool et d'autres drogues.
69	Possibilité de former des membres de la collectivité, au Yukon et au niveau national, éducation de la main-d'œuvre, expérience de la main-d'œuvre.
70	Taux de chômage : taux actuel d'emploi et de chômage, taux de chômage à la fin d'un projet, indices annuels.
71	Jours d'utilisation des sols par usager : ventilation par type d'utilisation des sols, durée, fréquence, utilisation traditionnelle ou non, avec ou sans salaire, à des fins récréatives, pourcentage du changement dans le temps, nombre de permis d'utilisation des sols délivrés dans une zone donnée (données difficiles à obtenir, sondage).
72	Vandalisme : nombre de rapports et d'accusations de vandalisme.
73	Services aux victimes : nombre et type de services offerts, pourcentage du changement d'utilisation, données annuelles, avant-projet et après projet.
74	Salaires : pourcentage du changement dans le temps, par sexe, données annuelles, avant-projet et après projet.
75	Taux d'accidents en milieu de travail : nombre de blessures par unité de travail; statistiques de la Commission des accidents du travail, enquête sur l'emploi au Yukon.
76	Décès sur le lieu de travail.
77	Heures de travail perdues : heures perdues par 200 000 heures de travail, pourcentage de la réduction annuelle des heures perdues en raison des blessures, par rapport à l'année précédente.
78	Conditions de travail dangereuses : pourcentage d'ordres transmis par écrit pour pratiques de travail dangereuses, par effectif.
79	Conditions de travail sécuritaires : pourcentage d'augmentation annuelle des travailleurs qui participent à des programmes de gestion de la sécurité.

ANNEXE III
LISTE DES CONTACTS

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (Québec), 2006.
(www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/grille/index.htm)

De Beers Canada, 2006, *2005 Snap Lake Socio-Economic Report*.
(www.debeerscanada.com/files_2/documents/2005SnapLakeSocioEcReport.pdf)

Rapports soumis par Diavik Diamond Mines Inc. (www.diavik.ca)

Forum des ministres responsables du développement du Nord, 2004, Initiatives de maximisation des retombées économiques et sociales des projets majeurs dans le Nord, rapport d'activités 2003-2004 et recommandations, Chibougamau les 27 et 29 octobre 2004 (Nord-du-Quebec@mamr.gouv.qc.ca)

Forum des ministres responsables du développement du Nord, 2004, Initiatives de maximisation des retombées économiques et sociales des projets majeurs dans le Nord, rapport d'activités 2003-2004 et recommandations, The Pas les 14 et 15 septembre, 2005. (Nord-du-Quebec@mamr.gouv.qc.ca)

Hydro-Québec Production, 2004, *Centrale de l'Eastmain-1-A et dérivation Rupert, Étude d'impact sur l'environnement, sommaire exécutif, décembre 2004*. (www.hydroquebec.com/eastmain1a/synthèse)

Manitoba Clean Environment Commission, 2002, *Report to the Minister on Public Meetings: Draft Environmental Impact Statement Guidelines for the Wuskwatim Generation and Transmission Projects*. (www.cecmanitoba.ca/Reports/PDF/ACF182D.pdf)

Nichols Applied Management Management and Economic Consultants, 2006, *Sustainable Community Indicators Report, Revised Version, January 2006*.
([www.oilsands.ca/pdfs/SCI%20Summary%20Report%20\(Jan%202006\).pdf](http://www.oilsands.ca/pdfs/SCI%20Summary%20Report%20(Jan%202006).pdf))

L'accord socioéconomique et le rapport annuel du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest peuvent être consultés sur Internet : (www.iti.gov.nt.ca)

Villeneuve, Claude, 1999, (Revised in 2004), *Comment réaliser une analyse de développement durable?*, Université du Québec à Chicoutimi, Département des sciences fondamentales.
(dsf.uqac.ca/eco-conseil/ressources/Documents/analysedd2004.doc)

The Voisey's Bay Mine/Mill Project, Labrador, 2006. (www.vbnc.com)