

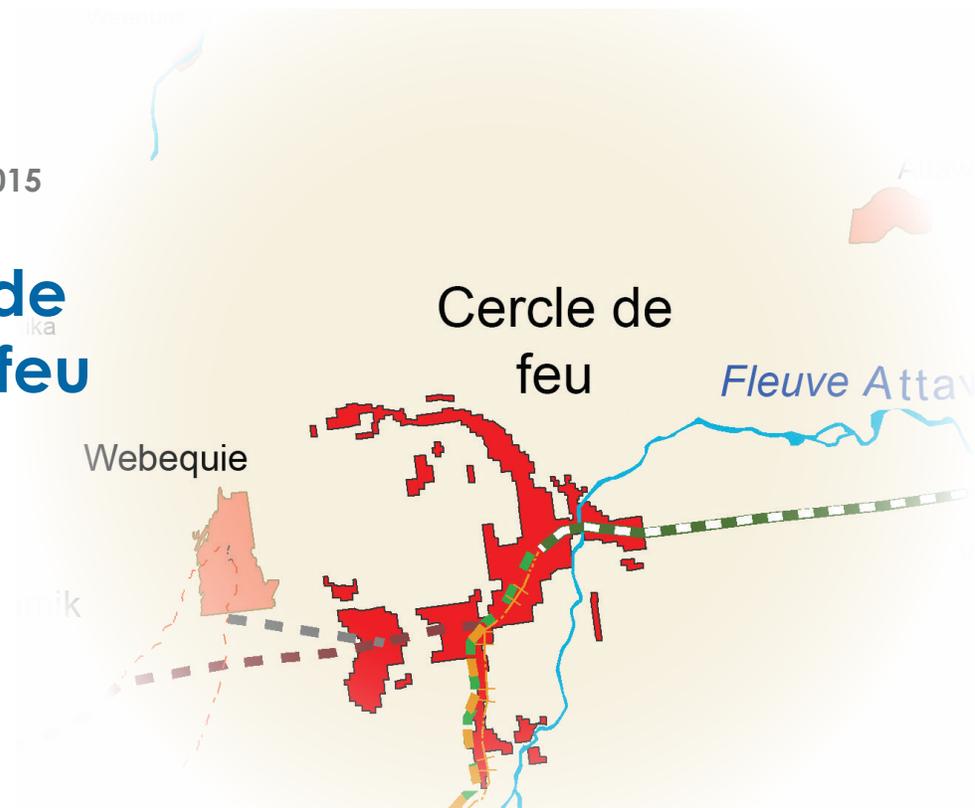


NORTHERN
POLICY INSTITUTE

INSTITUT DES POLITIQUES
DU NORD

Commentaire No. 7 | Octobre 2015

Routes, chemin de fer et Cercle de feu



© 2015 Institut des politiques du Nord
Publication de l'Institut des politiques du Nord
874, rue Tungsten
Thunder Bay (Ontario) P7B 6T6

ISBN: 978-1-988472-81-2

Téléphone : (807) 343-8956
Courriel : northernpolicy@northernpolicy.ca
Site Web : www.northernpolicy.ca

Ce rapport a été possible grâce à l'appui de nos partenaires : l'Université Lakehead, l'Université Laurentienne et la Société de gestion du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario. L'Institut des politiques du Nord exprime sa grande appréciation pour leur généreux soutien, mais insiste sur ce qui suit :

Les points de vue de ces commentaires sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Institut, de son conseil d'administration ou de ceux qui le soutiennent. Des citations de ce texte, avec indication adéquate de la source, sont autorisées.

Les calculs de l'auteur sont basés sur les données disponibles au temps de publication et sont sujets aux changements.

Traduction par Gilles Dignard.

Contenu

À propos de l'Institut des politiques du Nord	4
À propos de l'auteur	5
Exploiter le potentiel économique du Cercle de feu	7
Vaincre les difficultés du terrain	9
Route et chemin de fer nord-sud	10
Chemins est-ouest	12
Chemin de fer, route et port de Mushkegowuk	13
Ce n'est pas que pour l'industrie	14
Références	15
Qui nous sommes	18

À propos de l'Institut des politiques du Nord :

L'Institut des politiques du Nord est le groupe de réflexion indépendant de l'Ontario. Nous effectuons de la recherche, accumulons et diffusons des preuves, trouvons des opportunités en matière de politiques, afin de favoriser la croissance et la durabilité des collectivités du Nord. Nous avons des bureaux à Thunder Bay et à Sudbury. Nous cherchons à améliorer les capacités du Nord ontarien de prendre l'initiative en politiques socioéconomiques qui ont des répercussions sur l'ensemble du Nord ontarien, de l'Ontario et du Canada.

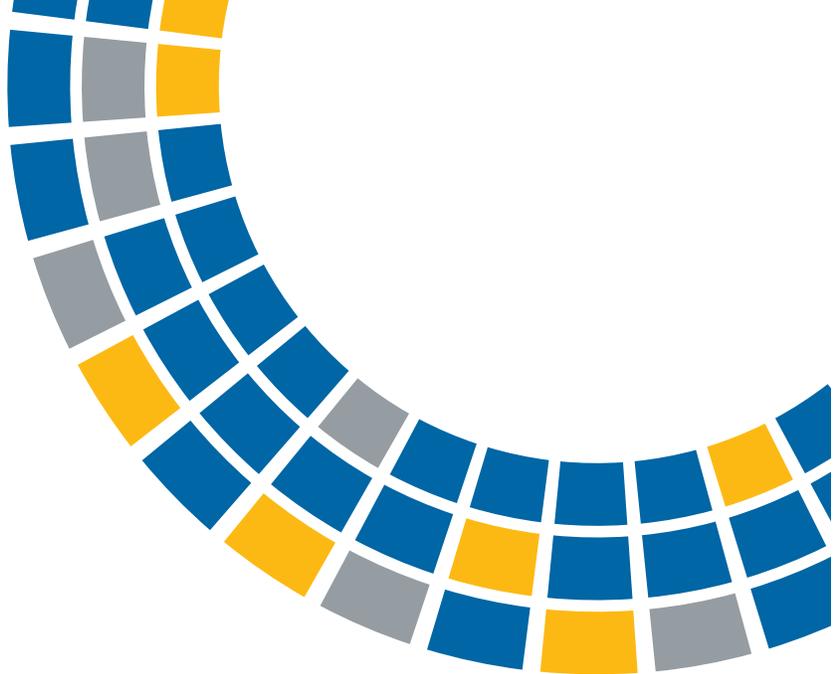
Vision

Un Ontario du Nord en croissance, durable et subvenant à ses propres besoins. Un Nord ontarien ayant la capacité non seulement de trouver des opportunités mais de les mettre à profit, seul ou à l'aide de partenariats intelligents. Un Nord ontarien qui contribue à la fois à sa propre réussite et à celle des autres.

Mission

L'Institut des politiques du Nord est un institut des politiques indépendant. Il existe aux fins suivantes :

- développer et promouvoir des options proactives, fondées sur des preuves et pilotées par des objectifs, qui permettent d'approfondir la compréhension des défis uniques du Nord ontarien et assurent le développement ainsi que la prospérité économique durables du Nord ontarien;
- faire de la recherche et de l'analyse en rapport avec ce qui suit :
 - » les politiques existantes et nouvelles, pertinentes pour le Nord ontarien;
 - » les tendances économiques, technologiques et sociales qui affectent le Nord ontarien;
- formuler et défendre des politiques qui bénéficient au Nord ontarien et aux collectivités des Premières Nations;
- servir à des fins complémentaires et compatibles avec ces objectifs.



Valeurs

Objectivité : L'Institut des politiques du Nord est un organisme constitué en personne morale, qui est non partisan et sans but lucratif; il procède à des évaluations équitables, équilibrées et objectives des enjeux politiques dans le contexte de l'ensemble du Nord ontarien.

Pertinence : L'Institut des politiques du Nord favorisera de la recherche pratique et appliquée portant sur les problèmes existants ou nouveaux ainsi que sur les répercussions immédiates et futures pour le Nord ontarien, en tenant compte des thèmes et objectifs du Plan de croissance pour le Nord de l'Ontario 2011.

Collaboration: L'Institut des politiques du Nord reconnaît la valeur des contributions multidisciplinaires, multiculturelles et d'intervenants multiples lorsqu'il s'agit de l'avancement collectif du Nord ontarien; il travaille dans le cadre d'une approche inclusive et de collaboration, afin d'offrir aux décisionnaires une gamme complète d'options politiques.

Coordination: L'Institut des politiques du Nord complétera les efforts de recherche des établissements postsecondaires et des organismes non gouvernementaux du Nord ontarien; il explorera aussi les occasions de déployer des efforts coordonnés favorisant le mandat de l'Institut des politiques du Nord.

Accessibilité: Les travaux de l'Institut des politiques du Nord seront accessibles au public, afin de stimuler l'engagement de celui-ci et de dialoguer avec lui; ils serviront à promouvoir les points de vue liés aux intérêts du Nord ontarien et de sa population.

À propos de l'auteurs

Rick Millette



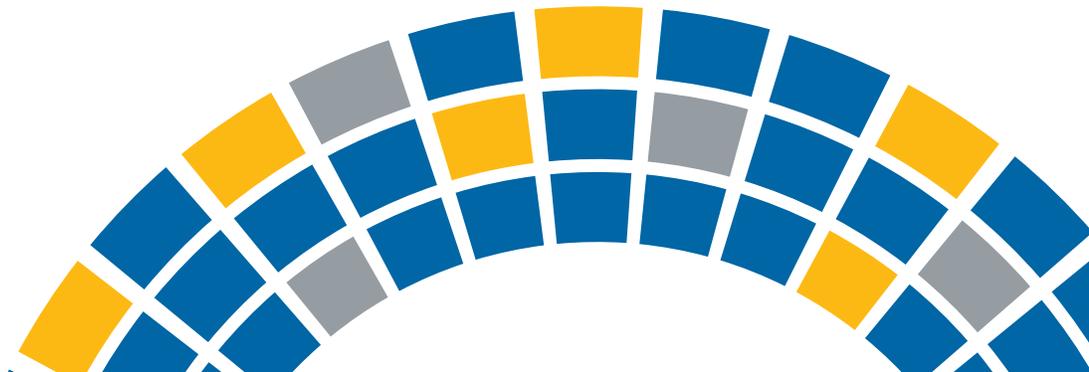
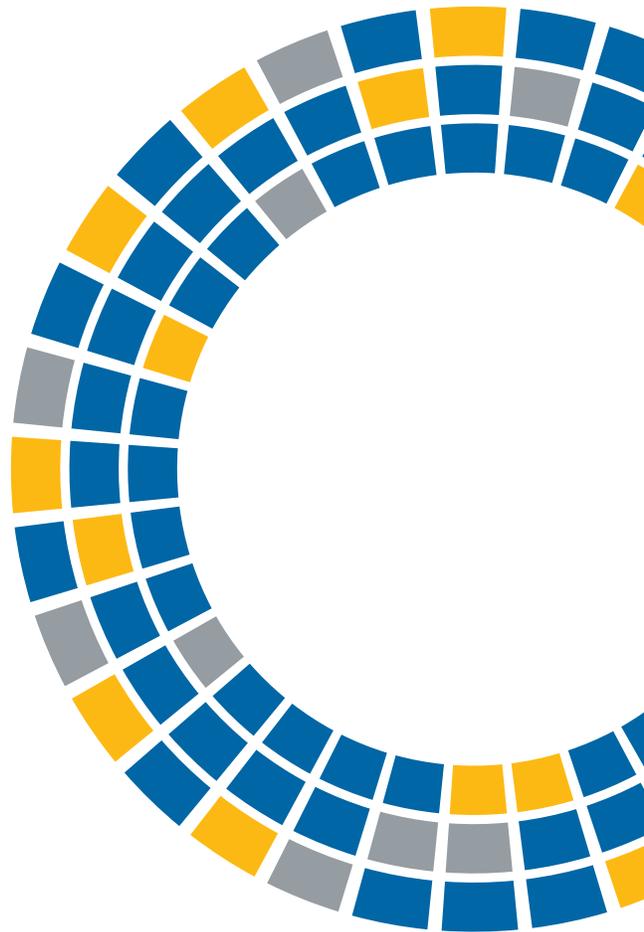
Rick Millette s'est joint à l'Institut des policy du Nord grâce un programme de résidence avec l'Université Laurentienne et l'École de la fonction publique du Canada. Il a accumulé de nombreuses années d'expérience aux gouvernements fédéral du Canada et provincial de l'Ontario. Né et élevé dans le Nord, Rick est impatient de travailler avec l'Institut des policy du Nord à l'élaboration de politiques et de projets qui aideront à améliorer le bien-être des citoyens du Nord ontarien. En particulier, Rick se concentre beaucoup sur tous les aspects du développement du Cercle de feu.

Dr. Mike Commito

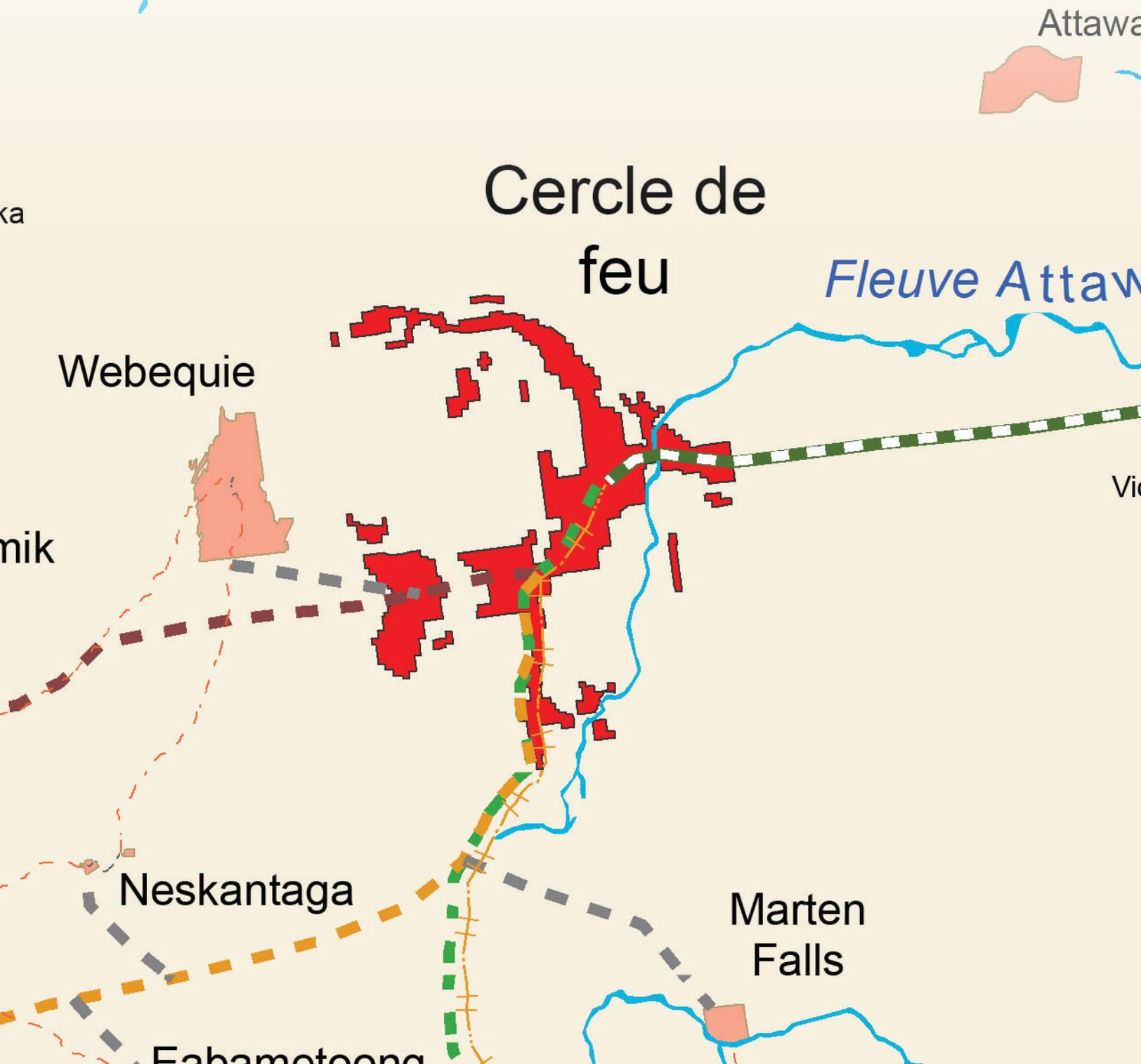


Mike Commito rejoint l'Institut des politiques du Nord comme analyste des politiques en Juin 2015. Il compte plus de sept années d'expérience dans la recherche et l'écriture de l'histoire des questions de gestion des ressources naturelles qui affectent le nord de l'Ontario, allant de la foresterie à la gestion de la faune.

Mike est diplômé de l'Université Laurentienne avec un BA (2008) et une maîtrise (2010) en histoire . Il a récemment terminé son doctorat en histoire canadienne de l'Université McMaster.



Ce texte est l'adaptation d'une présentation de Rick Millette, directeur exécutif principal, Cercle de feu, de l'Institut des politiques du Nord; elle a été faite le 24 février 2015 lors la conférence conjointe de l'Association des bonnes routes de l'Ontario et de l'Association des municipalités rurales de l'Ontario. La présentation s'intitulait « Ring of Fire: Is it Still Ontario's Oil Sands? » (Le Cercle de feu – S'agit-il encore des sables bitumineux de l'Ontario?) Des notes et remarques additionnelles ont été jointes par l'analyste des politiques de l'Institut des politiques du Nord, Mike Commito.



Exploiter le potentiel économique du Cercle de feu

Le Cercle de feu se trouve approximativement à 540 kilomètres au nord-est de Thunder Bay dans les basses-terres de la Baie James. C'est une zone riche en ressources minérales, d'une superficie de 5 120 kilomètres carrés qui, selon les estimations, devrait engendrer une activité économique d'environ 25 milliards de dollars au cours des trois prochaines décennies (Chambre de commerce de l'Ontario, 2015). Plus spécifiquement, elle pourrait contenir au moins 343 millions de tonnes de chromite, un minéral noir qui sert à la production d'acier inoxydable.¹ La majeure partie de la chromite mondiale provient de mines de l'Afrique du Sud, mais il y a également d'importantes extractions en Inde, au Kazakhstan, en Russie, en Turquie et en Finlande. Il s'ensuit que le Cercle de feu est pour l'Ontario une occasion unique de faire une percée sur le marché mondial de la chromite et de bénéficier de la demande croissante pour l'acier inoxydable. Cette zone contient des gisements considérables de nickel, de cuivre, de platine, de palladium, de zinc et, potentiellement, d'or, ce qui pourrait élargir même davantage le potentiel économique en raison de la présence de ces métaux plus précieux. Étant donné la variété des gisements miniers présents, l'ampleur des gisements connus, le fait que tous les gisements trouvés à ce jour soient « invisibles » sous les marais/muskeg, puis le potentiel de développement économique de la région, la question demeure : le Cercle de feu peut-il encore devenir le prochain gros projet de l'Ontario ?

Le Cercle de feu peut potentiellement l'être, et cela dépendra dans une large mesure de sa longévité. Un aspect intéressant du développement du Cercle de feu est que l'histoire a démontré que de grosses découvertes mènent souvent à de nouvelles découvertes. Par exemple, même après les découvertes initiales de nickel et de cuivre à Sudbury, en Ontario, de nouveaux gisements continuent d'être trouvés plus de cent ans plus tard. Il n'y a toutefois pas de garanties et l'exploration est extrêmement coûteuse. Un forage d'exploration peut coûter jusqu'à un million de dollars, et il reste encore beaucoup d'exploration à faire. Il pourrait y avoir de nombreuses autres découvertes à faire au Cercle de feu. Par conséquent, le Cercle de feu de l'Ontario pourrait être un projet provincial important, mais une question demeure : quand débutera-t-il ?

Il y a huit ans que les découvertes initiales de cuivre, de nickel et de chromite du Cercle de feu ont été faites. Il y a déjà eu du travail exploratoire (repérage de six gisements de chromite, du gisement de nickel et de cuivre d'Eagles Nest, de plusieurs gisements de cuivre et de zinc à faible valeur économique à ce jour mais qui exigent davantage d'exploration); à cela s'ajoute la participation communautaire des Autochtones, des ententes négociées et des propositions d'infrastructures prêtes. Bien que l'évolution semble lente aux yeux de certains, la réalité est que la mise sur pied et le début de l'exploitation de ces projets prend souvent beaucoup de temps. Des exemples suggèrent que le processus de construction d'une mine, depuis l'exploration/découverte initiale jusqu'à la production peut s'étaler sur une période de quinze à vingt ans. Pensez un moment à la mine de diamant DeBeers Victor, qui se trouve à quelque 150 kilomètres à l'est du Cercle de feu. Ils se vantent d'avoir actuellement une capacité de production annuelle 600 000 carats, mais la découverte du gisement remonte à 1987 (DeBeers, 2013). L'accès à la zone n'est possible que par route d'hiver ou aéronef, DeBeers a donc construit une usine de traitement du minerai, des logements sur place, des bâtiments d'exploitation, des lignes de transport d'électricité et une piste de décollage et d'atterrissage d'avions. De plus, l'entreprise devait procéder à une évaluation environnementale, conclure avec les Premières Nations des ententes sur les répercussions et les avantages (Victor se trouve à 90 km à l'ouest d'Attawapiskat), concevoir des plans, former et embaucher du personnel. Évidemment, tout cela s'est fait avant la construction de la mine à ciel ouvert et que l'usine puisse fonctionner; il a fallu attendre jusqu'en 2008 avant que DeBeers parvienne à la production commerciale. Un autre exemple est la mine d'or Musselwhite, située à 728 km au nord de Thunder Bay. Les premières traces d'or ont été relevées en 1962, et il a fallu un quart de siècle avant que les résultats de forage justifient une mine. Musselwhite n'a même pas commencé à produire de l'or avant 1997, trente-cinq ans après la découverte initiale. Avec le Cercle de feu, il n'y a même pas encore dix ans que les résultats de forage de Noront sont sortis et que d'autres sociétés ont créé le scénario pour une véritable exploitation minière. Les sociétés n'ont que commencé à gratter la surface du travail qui doit être fait (Millette, juillet 2014).

Il est clair que les projets miniers du Grand Nord prennent un temps considérable à se développer, mais ce n'est peut-être pas nécessairement une mauvaise chose. Ce rythme peut faciliter l'atteinte de l'objectif plus général, celui d'assurer un processus adéquat. Le ministre du Développement du Nord et des Mines

¹ Communication personnelle avec la Thunder Bay Community Economic Development Commission (commission de développement économique communautaire de Thunder Bay), le 27 août 2015.



de l'Ontario, Michael Gravelle, a antérieurement déclaré qu'il n'y a pas « d'échéancier absolu » et, dans le même sens, le chef de la bande Eabametoong, Elizabeth Atlookan, a dit : « Nous n'avons pas à nous précipiter [. . .], mais nous tenons à bien faire les choses » (Porter 2015).

La clé pour assurer le développement du Cercle de feu est la résolution des problèmes d'utilisation du territoire, et ce, avec les Premières Nations. La grande priorité est de constituer des partenariats et de mettre en place un réseau d'infrastructures qui non seulement facilitera le développement industriel de la zone mais améliorera aussi la qualité de la vie des gens de ces collectivités du Nord.

Est-ce que le Cercle de feu est encore les sables bitumineux de l'Ontario?

Il a le potentiel de les être. Il dépendra de la durée de vie des sables bitumineux et de la durée de vie du Cercle de feu. L'histoire a montré que les grandes découvertes conduisent souvent à des nouvelles découvertes. Le Cercle de feu pourrait être aussi grand que les sables bitumineux, mais la question demeure - quand commencera-t-il?

Vaincre les difficultés du terrain

Le prochain stade de développement sera probablement la construction d'une route d'accès ou d'un chemin de fer. Contrairement aux diamants et à l'or de Victor et de Musselwhite, la chromite et le nickel ne peuvent être transportés par de petits avions. Comme l'a déjà écrit Rick Millette, « même après le dynamitage, le concassage et l'obtention de la concentration de la chromite et du nickel, il reste encore beaucoup de concentré lourd à transporter vers une fonderie. Pour ce faire, il faut une route considérable, un pipeline à boues ou un chemin de fer [. . .], afin de déplacer cette sorte de volume et de poids » (Millette, juillet 2014). KWG a pleinement reconnu cette réalité et proposé vers la fin de 2014 de construire un pipeline à boues, option pour pomper la chromite du Cercle de feu.

La construction d'une route et d'un chemin de fer à destination de la zone du Cercle de feu sera difficile à cause du vaste territoire du Grand Nord, qui comprend du muskeg et des voies navigables. Ces obstacles naturels ne se limitent pas non plus aux infrastructures de transport. Noront prévoit construire sous terre son usine de traitement, afin de minimiser l'empreinte écologique sur la surface de l'écosystème, dont la nappe aquifère. Cette option, bien que nécessaire, prend beaucoup plus de temps que la construction en surface.

Bien que le paysage présente des obstacles logistiques considérables, un certain nombre d'idées sont à discuter, notamment la mise en place de nouvelles infrastructures publiques qui bénéficieront considérablement aux collectivités des Premières Nations. Pour faciliter ce processus, le gouvernement ontarien a créé la Ring of Fire Infrastructure Development Corporation en août 2014. Avec son siège social à Thunder Bay, elle a pour mission de « réunir les Premières Nations ainsi que les secteurs public et privé, afin de créer des partenariats et de faciliter les décisions d'investissements dans les infrastructures stratégiques du transport » (ministère du Développement du Nord et des Mines de l'Ontario, 2014). En mars 2015, la Première Nation de Webequie, le gouvernement fédéral, celui de l'Ontario ainsi que les Premières Nations d'Eabametoong, de Neskantaga et de Nibinamik ont accepté de procéder à une étude permettant d'enquêter sur la meilleure façon d'ouvrir la zone au développement, y compris la possibilité de créer un corridor de transport ouvert à l'année longue (Maclean's 2015). Après l'annonce de l'étude, le ministre canadien des Ressources naturelles, Greg Rickford, en a dit que c'était une « occasion de brancher les collectivités des Premières Nations aux autres villages et villes de la région et d'être physiquement reliées » (Porter, 2015).

Vue aérienne d'un paysage varié de muskeg. Courtoisie du photographe de KWG Resources

Route et chemin de fer nord-sud

Dans la première proposition se trouve la demande d'une route nord-sud ouverte à l'année longue ou d'un chemin de fer avec connexion à Nakina. C'est le meilleur lieu de connexion en raison de la proximité relative du chemin de fer du Canadien National (CN); il y a aussi une crête naturelle de sable (une caractéristique glaciaire également désignée par « esker ») qui s'étire sur une bonne partie de la distance entre Nakina et le Cercle de feu. En outre, le gazoduc TransCanada passe par la région de Nakina, ce qui en fait également un lieu potentiel de traitement.

Ce projet de route d'accès a été initialement proposé et déposé par la Canada Chrome Corporation, une filiale de KWG Resources. KWG a embauché Krech Ojard and Associates en 2009, afin d'avoir une étude géotechnique du corridor, et retenu les services de Tetra Tech, qui devait faire une analyse comparative des coûts des options de route et de chemin de fer (Krech Ojard and Associates, 2010). En février 2013, Tetra Tech concluait que la longévité du corps de minerai rendait beaucoup plus économique avec le temps l'expédition par chemin de fer; ce serait plus respectueux de l'environnement que des centaines de camions diesel voyageant sur la route à chaque jour, ajoutait-on. Ils ont conclu que « l'option ferroviaire est plus robuste, l'entretien est moins cher, reflète davantage les coûts et est plus sensible aux exigences opérationnelles et du marché que l'option routière » (Tetra Tech, 2013). Le seul hic était que le coût total estimatif initial dépassait de 508 millions de dollars celui d'une route. Selon les estimations de Tetra Tech, le coût total d'une route serait de 1 051 748 608 \$ comparativement à 1 560 685 236 \$ pour le chemin de fer. Toutefois, comme l'a fait antérieurement remarquer Greg Gormick pour l'Institut des politiques du Nord, « Sur le plan du capital, il semblerait que le chemin de fer perde. Toutefois, lorsque la poussière est retombée, le chemin de fer devient le gagnant évident par sa capacité de déplacer une tonne de production minière pour aussi peu que 6,33 \$ comparativement à 59,28 \$ par camion » (Gormick, 2014).² Certainement, construire un chemin de fer exige considérablement plus de comptant initial, mais à long terme, ce pourrait être l'option la plus viable tant pour l'environnement que pour l'économie. En fait, Tetra Tech a calculé que le demi-milliard de dollars additionnel dépensé pour un chemin de fer, par rapport à une route, serait recouvert après six ans en raison des coûts inférieurs d'expédition.

Cliffs Natural Resources a également suivi l'orientation nord-sud de KWG, mais a également prévu de construire une route ouverte à l'année longue, afin de

Vue aérienne d'un esker (crête de sable). Courtoisie du photographe de KWG Resources

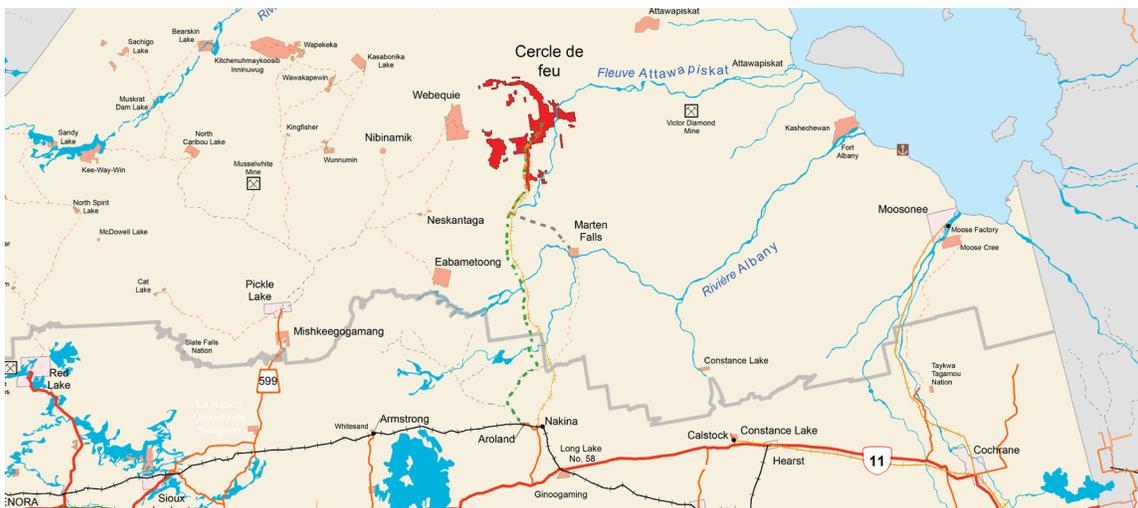
2 Cela repose sur une estimation de cinq millions de tonnes par année.

transporter les concentrés de chromite vers le chemin de fer du CN, où ils seraient expédiés vers fonderie de Cliffs à Capreol (À 32 km au nord de Sudbury). Il y a toutefois eu des problèmes dans le projet de route de Cliffs. KWG et Cliffs avaient acrimonieusement partagé ce qui est désigné par le gisement de chromite Big Daddy. En 2009, avant les études techniques, KWG avait misé sur toute la crête de sable nord-sud que Cliffs allait plus tard proposer comme sa route favorite pour la construction de la route. Par conséquent, Cliffs a déposé une servitude de conservation à ce propos, auprès du Commissaire aux mines et aux terres de l'Ontario, qui a été rejetée (Northern Ontario Business, janv. 2015). Mais l'affaire n'a pas fini là. Cliffs a porté la question en appel auprès d'une cour supérieure de l'Ontario et obtenu un jugement favorable parce que construire la route n'interfererait pas avec les activités de KWG (Northern Ontario Business, juin 2015). Le groupe Cliffs a depuis décidé de se retirer du développement du Cercle de feu, suspendant ses activités indéfiniment en novembre 2013 par suite d'inquiétudes liées aux problèmes de la région et aux coûts associés au projet (Younglai, 2013). Le planificateur et architecte John van Nostrand a dit du retrait de Cliffs que c'était un signal d'alarme. Il a averti que « c'est ce à quoi ressemblera le développement des ressources s'il n'y a pas bientôt de stratégies nationales et provinciales approfondies pour les infrastructures, les problèmes d'environnement et la participation des Autochtones » (van Nostrand, 2014).

Même si Cliffs n'est plus dans le décor, le parcours nord-sud présente des difficultés importantes, qu'il s'agisse d'un chemin de fer ou d'une route. À partir d'une évaluation sommaire, le groupe Tetra Tech a déclaré que près de 27 km de route se trouve dans des zones où l'épaisseur de la tourbe dépasse deux mètres. Il y a d'autres sections du projet de route où la tourbe est vraisemblablement encore plus épaisse (Tetra Tech,

2013). Des tourbières oligotrophes et le muskeg seront des obstacles importants à surmonter ainsi que d'autres difficultés naturelles telles que des voies navigables, qui coulent d'ouest en est, notamment la rivière Albany, devront être traversées lors de la construction routière. Le muskeg et l'eau sont sans pitié pour la machinerie lourde. Il n'y a pas si longtemps, le CN avait des plans pour construire un chemin de fer de cinq milliards de dollars et un projet de terminal à Terre-Neuve et Labrador, afin d'accéder à des mines de minerai de fer développées dans la fosse du Labrador. Des facteurs logistiques et de dures réalités du marché ont poussé l'entreprise à annuler une étude de faisabilité portant sur le projet de ligne de 800 km (Marotte, 2013). Deux années plus tard, le projet d'infrastructures pour l'accès est encore sur les tablettes.

Bien que l'exemple de la fosse du Labrador fasse ressortir certaines des difficultés récentes de la construction d'un chemin de fer du Nord, l'histoire montre que les routes pour le Grand Nord ne sont pas des hypothèses exclues. Par exemple, prenez le chemin de la baie James au Québec. Initialement construite pour Hydro-Québec au début des années 1970 pour son projet de la baie James, cette route s'étire sur une longueur de 620 km, de Matagami à Radisson, et est complètement pavée. Le route cadre aussi avec les embranchements qui relient les collectivités des Premières Nations, y compris les Cris de Chisasibi, qui se trouvent sur la côte est de la baie James. Le parcours pavé le plus au nord en Ontario est l'autoroute 599, et Pickle Lake en est le terminus le plus élevé. La fin de la route de la baie James se trouve à Radisson, au Québec, deux degrés de latitude plus au nord que le Pickle Lake.³ Par conséquent, bien qu'une route nord-sud présente une série unique de problèmes, elle n'est certainement pas impossible, à preuve cette route de la baie James au Québec.



Carte du chemin de fer et de la route nord-sud. Source : Institut des politiques du Nord, créée par Julien Bonin.

3 Les coordonnées du Pickle Lake sont 51,4667° N, 90,1833° O et Radisson est à 53,7936° N, 77,6178° O.

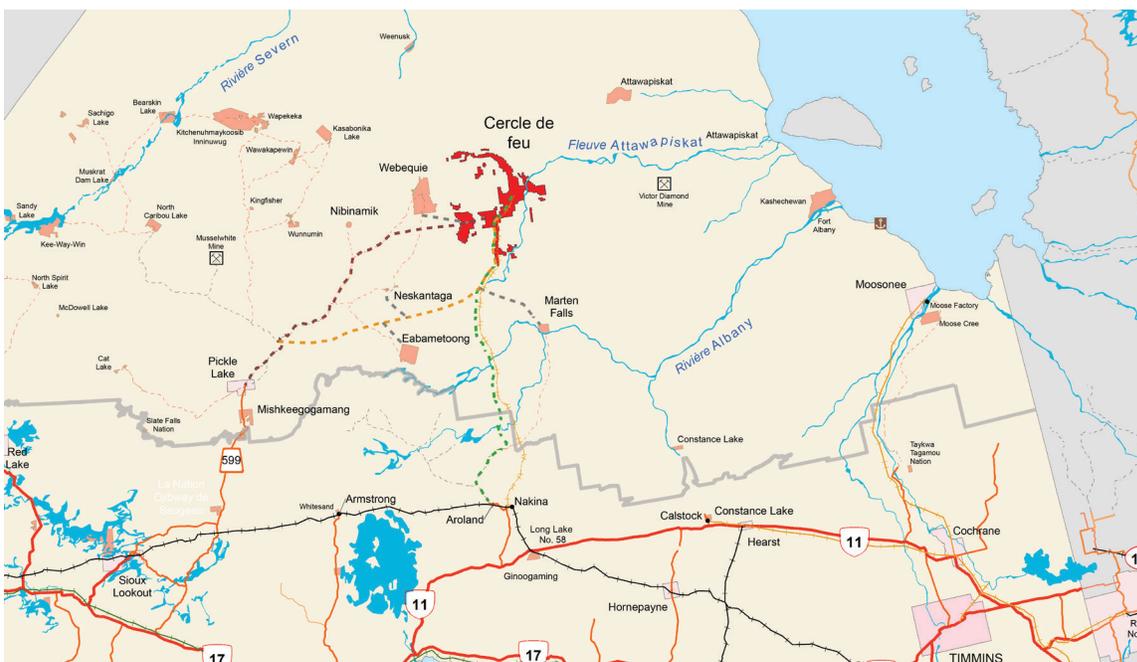
Chemins est-ouest

Depuis février 2015, Noront Resources est devenu le principal acteur dans le développement du Cercle de feu. Même si Noront avait initialement des claims pour les gisements de nickel-cuivre et de chromite sur la bordure ouest du Cercle, en mars 2015, ce groupe a acheté les gisements de chromite de Cliffs pour 27,5 millions de dollars, une fraction de ce que Cliffs avait d'abord payé (550 millions de dollars) pour acquérir et développer le secteur (Younglai et Marotte 2015; Northern Ontario Business, juin 2015). Par cette acquisition Noront obtenait approximativement 103 claims appartenant antérieurement à Cliffs, faisant de Noront le plus gros acteur du Cercle de feu. L'entreprise possède maintenant 257 claims qui couvrent une superficie approximative de 57 840 hectares (Noront Resources Ltd., 2014). Noront a depuis proposé un corridor est-ouest de 231 kilomètres, jusqu'à Pickle Lake, rejoignant ainsi le système routier provincial existant et permettant d'accéder à son gisement de nickel-cuivre Eagles Nest du Cercle de feu. La vision de Noront est de produire un concentré de nickel-cuivre à l'usine du site et, ensuite, d'expédier à Sudbury par camion ce concentré, en vue de la fusion. Par le transport de concentré, beaucoup moins de tonnage serait déplacé quotidiennement, par rapport aux beaucoup plus grosses expéditions futures de concentré de chromite provenant du Cercle de feu. Les options de transport au regard de la production de concentré de chromite devront alors être évaluées.

La maire de Pickle Lake, Roy Hoffman, favorise cette route et croit qu'elle offrira le plus d'avantages aux populations à l'Ouest de Thunder Bay, en particulier

ses commettants. Pickle Lake a déjà été un village prospère, mais depuis l'arrêt des activités de la mine d'or, en 1966, il a survécu en servant de poste d'approvisionnement à la base du réseau régional, où les provisions, le carburant et des matériaux sont expédiés par avion vers les collectivités éloignées du Grand Nord (Ross, 2014). Contrairement aux propositions de chemin de fer et de route nord-sud, Hoffman a dit que la route est-ouest serait une voie naturelle offrant moins de résistance, se trouvant sur le substratum rocheux du Bouclier canadien pour une distance considérable, puis suivant le débit de rivières et des lacs; par contre le corridor nord-sud devrait traverser de nombreuses voies navigables et tourbières oligotrophes. Plus récemment, le ministre fédéral des Ressources naturelles, Greg Rickford, voyait le corridor est-ouest « comme une option aussi viable que n'importe quelle autre », mais tout en admettant qu'il y avait d'autres options (Porter, 2015).

Le prix estimatif de Noront pour la construction de la route est de 400 millions de dollars; elle suit les routes d'hiver existantes et permet de favoriser la connexion avec quatre des collectivités de Premières Nations accessibles seulement par avion dans cette région. De même, KWG a également proposé une route est-ouest, mais plus au sud. Le coût estimatif est considérablement inférieur, soit 120 millions de dollars, et comprend la construction d'un pont enjambant la rivière Attawapiskat.



Carte de routes est-ouest. Source : Institut des politiques du Nord, créée par Julien Bonin.

Chemin de fer, route et port de Mushkegowuk

En août 2014, le conseil de Mushkegowuk⁴ annonçait qu'il dirigeait une alliance autochtone afin de procéder à une analyse de rentabilisation axée sur un corridor comportant un chemin de fer, un port de mer, un réseau de fibre optique et de transport d'énergie pour le Cercle de feu. Selon ce conseil « si une option ferroviaire était élaborée, depuis le corridor est du Cercle de feu vers un port de mer saisonnier, cela pourrait se traduire par de la certitude pour les investissements et des répercussions économiques positives pour de nombreux projets reliés aux ressources dans le Nord ontarien » (Mushkegowuk Council, 2014). La baie James a été signalée par le passé comme un endroit possible pour un port de mer saisonnier, et Vern Cheechoo, Directeur des terres et ressources, du conseil de Mushkegowuk, croit qu'un tel port pourrait faciliter les expéditions mondiales de produits en provenance du Cercle de feu (Grech, 2014). Une partie de la proposition comprend un partenariat avec TGR Rail Canada, servant à prolonger l'Ontario Northland Railway de Moosonee jusqu'à la côte de la baie James Bay et, ensuite, vers le Cercle de feu. Le grand chef Lawrence Martin a dit au Timmins Daily Press que la mise en place d'un lien ferroviaire et d'une ligne de transport d'électricité à haute tension serait bénéfique pour les projets de développement économique dans les Premières Nations, notamment celles-ci : Moosonee, Kashechewan, Fort Albany, Attawapiskat et Peawanuck (Gillis, 2015). Certaines des Premières Nations du conseil de Mushkegowuk ont déjà eu un succès considérable dans le développement de projet d'infrastructures régionales, entre autres, le

projet de transmission Omushkego Ishkotayo de l'Ouest de la baie James. Cette ligne de 270 km, construite par Five Nations Energy Inc. (FNEI)⁵ permet de servir les collectivités d'Attawapiskat, de Fort Albany et de Kashechewan et de fournir de l'énergie à une ligne reliée à la mine DeBeers Victor. Actuellement, FNEI est la seule société de transmission électrique appartenant aux Premières Nations au Canada (Five Nations Energy, 2012).

Une route est-ouest semble la plus probable. Si elle est construite, elle comporterait plusieurs effets économiques positifs pour l'industrie minière comme pour les collectivités de Premières Nations. En plus de permettre des économies de transport de matériaux, cette approche rendrait moins coûteuse l'installation de l'électricité et d'Internet à large bande. Toutefois et surtout, cela pourrait potentiellement inciter les sociétés d'exploration à revenir et communiquer un message positif à l'industrie minière, à savoir que le Cercle de feu est prêt à faire des affaires. Lors d'une rédaction pour Mining Markets en août 2014, Stephen Stewart rappelait ces arguments lorsqu'il signalait que « le Canada doit investir dans les infrastructures : si vous les construisez, ils viendront. Créer des infrastructures pour le XXI^e siècle fournira des outils à l'industrie minière du Canada, afin que celle-ci prospère, et l'investissement paiera des dividendes d'une valeur incalculable » (Stewart, 2014). Cela vaut effectivement pour le Cercle de feu, et ce n'est que lorsque le potentiel élargi sera reconnu que la véritable valeur du développement sera atteinte.



Chemin de fer, route et port de Mushkegowuk Source : Institut des politiques du Nord, créée par Julien Bonin.

4 Le conseil de Mushkegowuk est le représentant principal de sept Premières Nations de l'Ouest de la baie James et de la baie d'Hudson. Il s'y trouve les Premières Nations suivantes : Attawapiskat, Taykwa Tagamou, Kashechewan, Fort Albany, Moose Cree, Chapleau Cree et Missanabie Cree.

5 FNEI est la propriété conjointe des sociétés suivantes : Attawapiskat Power Corporation, Fort Albany Power Corporation et Kashechewan Power Corporation.

Ce n'est pas que pour l'industrie

Le Cercle de feu aurait des répercussions économiques importantes pour l'industrie de la région, mais il peut aussi y avoir un effet positif formidable sur le bien-être social des collectivités des Premières Nations, par le développement d'un corridor d'infrastructures. De nombreuses collectivités du Grand Nord dépendent du transport aérien de biens et de personnes, mais à un prix astronomique. Par exemple, la Première Nation de Webequie est la collectivité la plus rapprochée du Cercle de feu, mais elle se trouve néanmoins à 260 km de Pickle Lake. Au début de mars 2015, Rick Millette relevait les prix suivants pour les biens de base au magasin local de Webequie : « 4,50 \$ pour une pinte de lait, 42,00 \$ pour 10 kilogrammes de sucre, 49,00 \$ pour 10 kilogrammes de farine ou 6,00\$ pour un pain.

Le développement des infrastructures du Cercle de feu ne devrait pas de limiter à l'accroissement des capacités industrielles; cela devrait se faire dans le cadre d'un projet socioéconomique plus grand, afin de bénéficier aux collectivités du Grand Nord.

» Même si les biens ont été achetés, pour les envoyer par avion, il y aurait un coût supplémentaire d'environ 1,32 \$ la livre (y compris la surcharge de carburant et la TVH). Alors, même si ce sac de pommes de terre de 10 livres, au prix de 4,00 \$ à l'épicerie de Pickle Lake semblait une bonne affaire au premier coup d'œil, il faudrait payer 13,20 \$ de plus pour l'expédier à Webequie (Millette, 2015). D'autres collectivités telles que Neskantaga ont depuis vingt ans l'ordre de faire bouillir l'eau avant de la boire, ordre permanent dont la durée est sans précédent au Canada; de plus, il y a des corrélations entre les améliorations de la qualité

de l'alimentation, le logement, l'eau potable saine, les soins de santé et l'éducation dans les collectivités où l'accès est possible à l'année longue, par rapport à celles qui ne sont accessibles que par avion.

Le développement des infrastructures du Cercle de feu ne devrait pas de limiter à l'accroissement des capacités industrielles; cela devrait se faire dans le cadre d'un projet socioéconomique plus grand, afin de bénéficier aux collectivités du Grand Nord. Stan Studol a adroitement milité en faveur de ce qu'il a désigné par le « Plan Marshall minier ». L'expression évoque la période suivant la Deuxième Guerre mondiale, lorsque le secrétaire d'État américain, George C. Marshall, a plaidé en faveur d'une stratégie intégrale pour reconstruire l'Europe de l'Ouest, afin d'arrêter l'expansion du communisme et de stimuler leurs économies ravagées par la guerre. Pour Studol, dans le cas du Nord ontarien, le Plan Marshall minier « permettrait de fournir le transport et les infrastructures sociales nécessaires, ainsi que de s'attaquer aux problèmes de l'eau potable, du logement, de la santé et de l'éducation, permettant à l'Ontario de finalement honorer les obligations de nos traités » (Studol, le 10 juillet 2015). Le gouvernement fédéral a d'ailleurs prêché le même message. Aime Dimatteo, directeur général de la FedNor, a déclaré que, pour que le gouvernement investisse dans le Cercle de feu, il lui faut voir le potentiel pour le développement communautaire. Selon The Chronicle-Journal, pendant sa présentation à l'Association des municipalités du Nord de l'Ontario en avril 2015, Dimatteo a dit « s'il s'agit pas de créer simplement une route conduisant à une exploitation minière, sans qu'elle profite aux collectivités, car alors les programmes du fédéral ne porteront pas leurs fruits » (The Chronicle-Journal, avril 2015).

Toutes les parties en cause reconnaissent que le Cercle de feu est plus qu'une simple affaire économique et que le projet peut aussi potentiellement renforcer des capacités communautaires. Pourquoi ne pas nous servir de l'élan et de l'expertise des équipes de construction et des travailleurs locaux formés, qui seront prêts à tout faire fonctionner, depuis l'équipement lourd jusqu'aux outils de levés? Ayons un plan de construction et un calendrier pour relier un jour toutes les collectivités du Nord qui ne sont accessibles que par avion, et ce, par des routes permanentes (et la transmission de l'électricité). Le momentum de la construction de routes utilisables à l'année longue devrait se poursuivre afin d'améliorer la qualité de la vie de ces collectivités des Premières Nations du Grand Nord ontarien.

Références

- Canadian Press (2015, le 1er mars). « Ottawa, Ontario to pay for study on how to ignite Ring of Fire ». Source : <http://www.macleans.ca/news/canada/ottawa-ontario-pay-for-study-on-how-to-ignite-ring-of-fire/>
- Canadian Press (le 1er mars 2015). « Ring of Fire road proposal to get \$785,000 government study ». CBC. Source : <http://www.cbc.ca/news/canada/thunder-bay/ring-of-fire-road-proposal-to-get-785-000-government-study-1.2977552>
- Canadian Press (le 26 mars 2015). « First Nations Oppose Noront, Cliffs Deal in Ring of Fire », CBC. Source : <http://www.cbc.ca/news/canada/thunder-bay/first-nations-oppose-noront-cliffs-deal-in-ring-of-fire-1.3010410>
- Chambre de commerce de l'Ontario (2014). « Beneath the Surface: Uncovering the Economic Potential of Ontario's Ring of Fire ». Source : http://www.occ.ca/Publications/Beneath_the_Surface_web.pdf
- Chambre de commerce de l'Ontario (2015). Où sommes-nous maintenant? Nouvelle donne pour le Cercle de feu ». Source : <http://www.occ.ca/portfolio/where-are-we-now-a-report-card-on-the-ring-of-fire/>
- The Chronicle-Journal* (le 5 avril 2015). « Federal help in Ring of Fire linked to wider benefits ». Source : http://www.chroniclejournal.com/news/federal-help-in-ring-of-fire-linked-to-wider-benefits/article_a0d97a08-eb04-11e4-b97b-f733d271b14b.html
- DeBeers (2013). « Victor Mine ». Source : <https://www.canada.debeersgroup.com/Mining/Victor-Mine/>
- Five Nations Energy Inc. (2012). « History of Five Nations Energy Inc. ». Source : <http://www.fivenations.ca/index.php/about8/history-of-fnei>
- Gillis, Len (le 26 février 2015). « Grand Chief to propose new Ring of Fire rail plan », *Timmins Press*. Source : <http://www.timminspress.com/2015/02/26/grand-chief-to-propose-new-ring-of-fire-rail-plan>
- Gormick, Greg (le 29 juillet 2014). « Ring of Fire is Test Case on Government Rail Policy », Institut des politiques du Nord. Source : <https://northernpolicy.wordpress.com/2014/07/29/ring-of-fire-is-test-case-on-government-rail-policy/>
- Grech, Ron (le 4 sept. 2014). « Call out for James Bay sea port ». *Timmins Press*. Source : <http://www.timminspress.com/2014/09/04/call-out-for-james-bay-sea-port>
- Krech Ojard and Associates (2010). « railroad to the ring of fire » *Synergy* (printemps 2010). Source : http://kwgresources.com/_resources/corp_presentations/Krech_Ojard-Spring-2010.pdf
- Marotte, Bertrand (le 12 février 2013). « CN shelves study of \$5-billion Quebec iron ore railway line ». *Globe and Mail*. Source : <http://www.theglobeandmail.com/globe-investor/cn-shelves-study-of-5-billion-quebec-iron-ore-railway-line/article8483350/>
- Millette, Rick (le 10 nov. 2014). « Will the Ring of Fire Create a New Community for Ontario? » Institut des politiques du Nord. Source : <https://northernpolicy.wordpress.com/2014/11/10/will-the-ring-of-fire-c>
- Millette, Rick (le 31 juillet 2014). « Getting it right in the ring may take decades » Institut des politiques du Nord. Source : <https://northernpolicy.wordpress.com/2014/07/31/getting-it-right-in-the-ring-may-take-decades/>
- Millette, Rick (le 14 mars 2015). « Routes justifiées par les richesses : Comment le Cercle de feu peut améliorer les conditions de vie dans le Grand Nord ». Institut des politiques du Nord Source : <https://northernpolicy.wordpress.com/2015/03/04/roads-from-riches-how-the-ring-of-fire-can-improve-living-conditions-in-the-far-north/>
- Ministère du Développement du Nord et des Mines de l'Ontario (le 28 août 2014). « Ontario establishes Ring of Fire infrastructure development corporation ». Source : <http://news.ontario.ca/mndmf/en/2014/08/ontario-establishes-rof-infrastructure-development-corporation.html>
- Mushkegowuk Council (le 20 août 2014). « Mushkegowuk Announces Intention to Develop Business Case for Ring of Fire Rail, Sea Port and Energy Transportation Corridor on Its Homelands ». Source : http://www.mushkegowuk.com/documents/pressrelease_august20.pdf

- Northern Ontario Business (le 29 janv. 2015). « It's back to Ring of Fire court for KWG and Cliffs ». Source : <http://www.northernontariobusiness.com/Industry-News/mining/2015/02/It%E2%80%99s-back-to-Ring-of-Fire-court-for-KWG-and-Cliffs.aspx>
- Northern Ontario Business (le 5 juin 2015). « KWG blazes path to appeals court over Ring of Fire route ». Source : <http://www.northernontariobusiness.com/Industry-News/mining/2015/06/KWG-blazes-path-to-appeals-court-over-Ring-of-Fire-route.aspx>
- Ross, Ian (le 15 juillet 2014). « Pickle Lake's future dependent on Ring of Fire routing ». *Northern Ontario Business*. Source : <http://www.northernontariobusiness.com/Regional-News/Dryden-and-Kenora/2014/07/Pickle-Lake%E2%80%99s-future-dependent-on-Ring-of-Fire-routing.aspx>
- Stewart, Stephen (le 15 août 2014). « Mr. Harper tear down this wall », *Mining Markets*. Source : <http://www.miningmarkets.ca/news/mr-harper-tear-down-this-wall/1003212486/?&er=NA>
- Sudol, Stan. (le 10 juillet 2015) « Bring on the mining Marshall Plan ». *Sudbury Star*. Source : <http://www.thesudburystar.com/2015/07/10/bring-on-the-mining-marshall-plan>
- Tetra Tech (le 9 février 2013). « Canada Chrome Corporation Rail vs Road Tradeoff Study ». Rapport rédigé par : Sarath Vala et Deepak Manglorkar. Source : http://www.kwgresources.com/_resources/Rail_vs_Road_Tradeoff_Study_Report_FINAL_11Feb2013.pdf
- Tollinsky, Norm (le 1er déc. 2014). « KWG lays out new vision for Ring of Fire ». *Sudbury Mining Solutions Journal*. Source : <http://www.sudburyminingsolutions.com/kwg-lays-out-new-vision-for-ring-of-fire.html>
- van Nostrand, John (sept. 2014). « If We Build It, They Will Stay ». *The Walrus*. Source : <http://thewalrus.ca/if-we-build-it-they-will-stay/>
- Younglai, Rachelle (le 20 nov. 2013). « Cliffs Natural Resources to develop Ring of Fire deposits ». *Globe and Mail*. Source : <http://www.theglobeandmail.com/report-on-business/industry-news/energy-and-resources/cliffs-natural-resources-to-halt-ring-of-fire-development/article15539036/>
- Younglai, Rachelle et Bertrand Marotte (le 23 mars 2015) « Cliffs Natural Resources completes costly exit from Ontario's Ring of Fire », *Globe and Mail*. Source : <http://www.theglobeandmail.com/report-on-business/industry-news/energy-and-resources/cliffs-to-exit-ontarios-ring-of-fire-with-sale-of-chromite-assets/article23576822/>

Qui nous sommes

À l'interne, l'Institut des politiques du Nord cherche à être aussi « dégraissé » que possible, une grande partie du travail étant confié par contrat à des experts dans les domaines à l'étude. Cette approche permet d'éviter les risques associés aux groupes de réflexion et aux gros organismes bureaucratiques. Elle donne aussi à l'Institut des politiques du Nord davantage de souplesse dans un large éventail d'enjeux, pendant le renforcement de l'expertise maison et régionale, par l'appariement de jeunes cerveaux lors de placements temporaires et de travaux spécifiques sur des projets, et ce, avec des experts talentueux qui peuvent les guider et les encadrer.

Certains des acteurs clés dans ce modèle et leurs rôles se trouvent ci-dessous :

Conseil d'administration : Le conseil d'administration détermine l'orientation stratégique de l'Institut des politiques du Nord. Les administrateurs font partie de comités opérationnels s'occupant de finance, de collecte de fonds et de gouvernance; collectivement, le conseil demande au chef de la direction de rendre des comptes au regard des objectifs de nos objectifs du plan stratégique. La responsabilité principale du conseil est de protéger et de promouvoir les intérêts, la réputation et l'envergure de l'Institut des politiques du Nord.

Président et Chef de la direction : recommande des orientations stratégiques, élabore des plans et processus, assure et répartit les ressources aux fins déterminées.

Conseil consultatif : groupe de personnes engagées et qui s'intéressent à aider l'Institut des politiques du Nord mais non à le diriger. Chefs de files dans leurs domaines, ils guident l'orientation stratégique et y apportent une contribution; ils font de même en communication ainsi que pour les chercheurs ou personnes-ressources de la collectivité élargie. Ils sont pour de l'Institut des politiques du Nord une « source de plus mûre réflexion » sur l'orientation et les tactiques organisationnelles globales.

Conseil consultatif pour la recherche : groupe de chercheurs universitaires qui guide et apporte une contribution en matière d'orientations potentielles de la recherche, de rédacteurs possibles, d'ébauches d'études et de commentaires. C'est le « lien officiel » avec le monde universitaire.

Évaluateurs-homologues : personnes qui veillent à ce que les articles spécifiques soient factuels, pertinents et publiables.

Rédacteurs et chercheurs associés : personnes qui offrent, au besoin, une expertise indépendante dans des domaines spécifiques de la politique.

Tables rondes et outils permanents de consultation – (grand public, intervenants gouvernementaux et communautaires) : moyens qui assurent que l'Institut des politiques du Nord demeure sensible à la collectivité, puis reflète les priorités de CELLE-CI et ses préoccupations lors de la sélection des projets.

Conseil d'administration



Ron Arnold



Pierre Bélanger



Martin Bayer



Thérèse Bergeron-Hopson



Dr. Harley d'Entremont



Alex Freedman



Jean Paul Gladu



Dr. George C. Macey



Dawn Madahbee



Hal J. McGonigal



Doug Murray



Madge Richardson



Ray Riley



Brian Tucker

President et Chef de la direction



Charles Cirtwill

Conseil consultatif

Gayle Broad
Barbara Courte Elinesky
Brian Davey
Tony Dean
Don Drummond
John Fior
Ronald Garbutt

Peter Goring
Frank Kallonen
Duke Peltier
Kathryn Poling
Peter Politis
Tina Sartoretto
Keith Saulnier

Conseil consultatif pour la recherche

Dr. John Allison
Hugo Asselin
Dr. Randy Battochio
Dr. Stephen Blank
Dr. Robert Campbell
Dr. Iain Davidson-Hunt
Jonathan Dewar
Dr. Livio Di Matteo
Dr. Morley Gunderson
Dr. Anne-Marie Mawhiney

Leata Ann Rigg
S. Brenda Small
J.D. Snyder
Dr. Lindsay Tedds

NORTHERN
POLICY INSTITUTE

INSTITUT DES POLITIQUES
DU NORD

northernpolicy.ca