ATTACHMENT 1

Executive Summary

(29 Pages)

ᓄᓘᔾᔭᖕᓂ ᓴᓇᕝᕕᐅᔪᖅ – ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓ

ᐃᒥᕐᒧᑦ ᓚᐃᓴᓐᓯᒧᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓᓄᑦ ᐅᓂᒃᑳᖓ ᓯᕗᓕᖅᑎᐅᔪᓄᑦ

ᐃᓂᒋᔭᖓ ᐱᓕᕆᓂᐅᔪᓄᑦ

ᑖᓐᓇ ᓄᓘᔾᔭᖕᓂ ᓴᓇᕝᕕᐅᔪᖅ ᐊᐅᓚᑕᐅᔪᖅ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᕐᕕᒃ ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᓄᑦ ᐃᓂᖃᖅᑐᖅ ᕿᑭᖅᑖᓗᑉ ᐅᐊᖕᓇᖓᓂᑦ, ᕿᑭᖅᑕᓂ ᓄᓇᕐᑯᑎᖓᓂ ᓄᓇᕗᒥᑦ (ᑕᑯᓐᓇᒐᒃᓴᖅ 1). ᐹᕙᓐᓀᓐᑯᑦ ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᓕᕆᔨᑦ ᑎᒥᕐᑯᑎᒋᔭᖓᑦ (ᐹᕙᓐᓀᓐ) ᓇᖕᒥᓂᖃᖅᑎᐅᕗᖅ ᐊᐅᓚᑦᑎᔨᐅᓪᓗᓂᓗ ᓴᓇᕝᕕᐅᔪᒥᒃ. ᐹᕙᓐᓀᓐᑯᑦ ᐸᕐᓈᕆᔭᖃᕐᒪᑕ ᐱᒋᐊᕋᓱᖕᓂᕐᒥᒃ ᐊᖏᒡᓕᒋᐊᕆᓂᕐᒥᒃ ᐊᐅᓚᑕᒥᓂᒃ ᓄᓘᔾᔭᖕᓂᑦ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᖅᑕᖓᓂᑦ, ᑕᐃᒍᖅᑕᐅᔪᖅ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᓕᖅᑕᖓᓂᒃ ᐅᒃᑑᑎᖓ. ᑖᓐᓇ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᓕᖅᑕᖓᓂᒃ ᐅᒃᑑᑎᖓ ᐃᓚᖃᕐᓂᐊᖅᑐᖅ ᐊᖏᒡᓕᒋᐊᕆᓂᕐᒥᒃ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᖅᑕᖏᓐᓂᒃ ᐅᔭᕋᓐᓂᐊᕝᕕᖓᓂ, ᓴᓇᓂᕐᒥᒃ ᐅᐊᖕᓇᖓᒍᑦ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᑉ ᐊᖅᑯᑖ ᓴᓂᕋᖓᒍᑦ ᕿᙵᐊᓄᑦ ᐅᓯᒃᑕᕝᕕᐅᑉ ᐊᖅᑯᑖᑕ (ᖃᐅᔨᒪᔭᐅᔫᖅ ᑕᐃᒍᖅᑕᐅᓪᓗᓂ ᐅᐊᖕᓇᖓᒍᑦ ᐅᓯᒃᑕᖅᑕᕆᓂᒻᒧᑦ ᐊᖅᑯᑖ), ᐊᒻᒪᓗ ᖀᒃᑲᓐᓂᐊᒍᑦ ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᓕᕆᕝᕕᕐᓴᑦ ᐱᕐᑎᔾᔪᐊᑦ ᑐᓚᒃᓯᒪᕝᕕᒃᓴᕐᓗ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᓄᑦ ᕿᙵᐊᑕ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓᓂ (ᑕᑯᓐᓇᒐᒃᓴᖅ 2). ᐃᓚᒋᔭᖃᕐᓂᐊᕐᒥᔪᖅ ᐊᒃᑐᐊᔪᒥᒃ ᐊᖏᒡᓕᒋᐊᕆᓂᕐᒥᒃ ᐅᒥᐊᔾᔪᐊᒃᑯᑦ ᐅᓯᒃᑕᖅᑕᐅᔪᓂᒃ.

ᑕᐃᒪᓕ ᐱᓕᕆᔨᓐᓇᕐᑯᓪᓗᒋᑦ ᓴᓇᔪᒪᔭᖏᑦ ᐃᓗᐊᓃᑦᑐᑦ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᑐᒃᓯᕋᐅᑦ, ᐹᕙᓐᓀᓐᑯᑦ ᐱᔭᕆᐊᖃᖅᑐᑦ ᐋᖅᑭᒋᐊᕈᑎᒥᒃ ᐃᓗᐊᓄᑦ ᐃᓚᖓᑕ "A" ᐃᒥᕐᒧᑦ ᓚᐃᓴᓐᓯᖓᓄᑦ 2AM-MRY1325 (ᑖᓐᓇ ᓚᐃᓴᓐᓯᖓ; ᓄᓇᕗᒥ ᐃᒥᓕᕆᔨᒃᑯᑦ ᑲᑎᒪᔨᖏᑦ 2015). ᐅᓇ ᐅᒃᑑᑎᖓ ᐊᖅᑭᒋᐊᕈᑖᓄᑦ ᓚᐃᓴᓐᓯᐊᓄᑦ ᑐᓂᔭᐅᓕᖅᐳᖅ ᑖᒃᑯᓄᖓ ᓄᓇᕗᒥ ᐃᒪᓕᕆᔨᒃᑯᑦ ᑲᑎᒪᔨᖏᑦ (NWB ᑎᒥᖓ ᑲᑎᒪᔨᖏᓪᓘᓐᓃᑦ) ᐃᓚᒋᐊᓚᐅᖅᑎᓪᓗᒍ ᑖᔅᓯᒧᖓ ᑭᖑᓪᓕᖅᐹᖅ ᐊᕙᑎᒧᑦ ᐊᒃᑐᐃᓂᖃᕈᑖᓄᑦ ᐅᓂᒃᑳᖏᓄᑦ (FEIS ᐋᖅᑭᒋᐊᕈᑖ) ᑐᓂᔭᐅᓚᐅᕋᒥ ᐸᐃᑉᐹᑎᒍᑦ ᑐᓂᔭᐅᔪᖅ ᓄᓇᕗᒥ ᐊᕙᑎᓕᕆᔨᒃᑯᑦ ᑲᑎᒪᔨᖏᓄᑦ (NIRB).

ᐅᓂᒃᑳᕆᔭᐅᓂᖓ ᐱᓕᕆᓂᐅᔪᓄᑦ

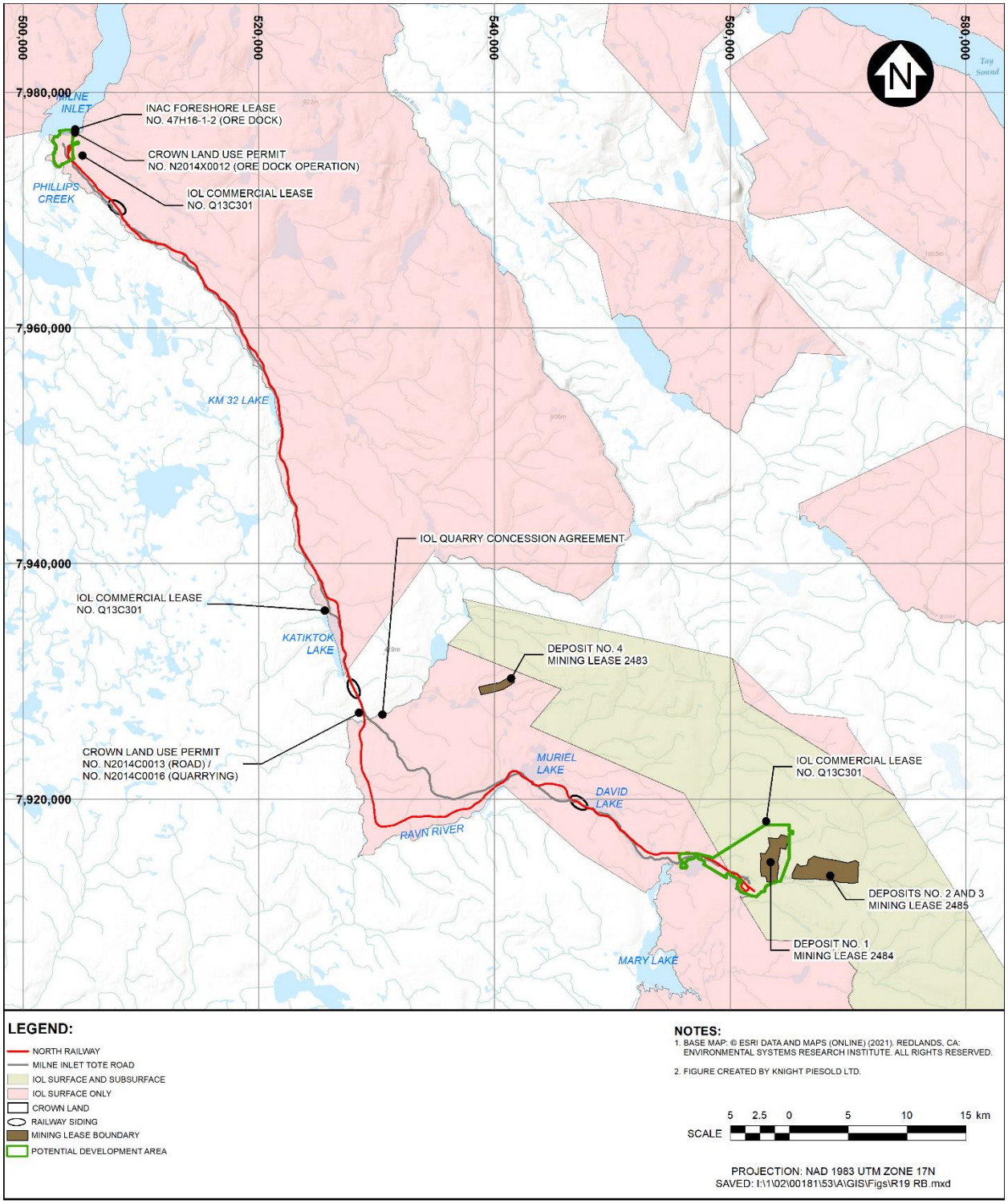
ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓ ᐃᓚᖃᖅᑐᖅ ᐊᖏᓕᒋᐊᕆᓂᕐᒥᒃ ᐊᒃᑎᒋᐊᓂᐊᑕ ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᐅᑉ ᐅᓯᒃᑕᖅᑕᖅᑕᐅᓲᖅ ᐊᖅᑯᑖᒍᑦ ᕿᙵᐊᑕ ᐅᒥᐊᔾᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓᓄᑦ ᑎᑭᓪᓗᒍ 12 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓄᑦ ᐊᕐᕌᒍᑕᒫᖅ, ᐊᑐᕐᓂᐊᕐᓗᑎᒃ ᓴᓇᔭᐅᔪᒃᓴᒫᒧᑦ ᓄᑖᒥᒃ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᑉ ᐊᖅᑯᑖᓂᒃ ᓴᓇᔭᐅᓇᔭᖅᑐᖅ ᓴᓕᐊᖏᓐᓇᐸᓗᓪᓗᒍ ᐅᓯᒃᑕᕈᑖᑕ ᐊᖅᑯᑖᒍᑦ (ᐅᓪᓗᒥ ᑕᐃᔭᖅ ᐅᐊᖕᓈᒍᑦ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᖃᕝᕕᒃ; ᑕᑯᓐᓇᒐᒃᓴᖅ 2). ᑲᑎᓕᒫᓪᓗᒍ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᖅᑐᓄᑦ ᓴᖅᑭᑕᐅᕙᓪᓕᐊᔪᖅ ᖁᑦᑎᒃᓯᒋᐊᕐᓗᓂ ᑎᑭᓪᓗᒍ 30 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓄᑦ ᐊᕐᕌᒍᑕᒫᖅ ᑖᓐᓇ 12 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓄᑦ ᐊᕐᕌᒍᑕᒫᖅ ᐅᓯᒃᑕᖅᑕᖅᑕᐅᕙᒃᓗᓂ ᐊᑐᕐᓗᒍ ᑖᓐᓇ ᐅᐊᖕᓈᒍᑦ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᖃᕝᕕᒃ ᑕᑉᐱᑯᖓ ᕿᙵᐊᑕ ᐅᒥᐊᔾᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓ ᐊᒻᒪᓗ 18 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓄᑦ ᐊᕐᕌᒍᑕᒫᖅ ᐅᓯᒃᑕᖅᑕᖅᑕᐅᓗᑎᒃ ᐊᑐᕐᓗᒍ ᓂᒋᖓᓂ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᖃᕝᕕᒃ ᑕᑲᓄᖓ ᐃᒃᐱᑭᑦᑐᐊᔾᔫᑉ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓ. ᓴᓇᔭᐅᓂᖓ ᑖᔅᓯᒪ ᐅᐊᖕᓈᒍᑦ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᖃᕝᕕᐅᑉ ᒪᕐᕉᐸᓗᖕᓄᕐᓂᐊᖅᑐᖅ ᐊᕐᕌᒍᓄᑦ. ᐅᓯᒃᑕᐃᓂᖅ ᑕᕝᕙᖕᒪᑦ ᕿᙵᐊᑕ ᐅᒥᐊᔾᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓᓂ ᐊᖏᓕᒋᐊᕐᒥᓗᓂ 12 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓄᑦ. ᐅᐊᖕᓈᒍᑦ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᖃᕝᕕᒃ ᓴᓇᔭᐅᓯᒪᓕᕈᓂ, ᓂᒋᖓᓂ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᖃᕝᕕᒃ ᐃᒃᐱᑭᑦᑐᐊᔾᔫᑉ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓᓗ ᐱᒋᐊᕋᔭᖅᓱᓂ. ᓂᒋᖓᓂ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᖃᕝᕕᒃ ᐊᐅᓚᓕᕈᓂ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᕐᓂᖅᓴᐅᓕᕐᓗᑎᒃ 30 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓄᑦ.

ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᓕᖅᑕᖓ ᐃᓚᖃᕆᖅᖅ ᓴᓇᒃᑲᓐᓂᕐᓂᕐᒥᒃ ᐱᕐᑎᔾᔪᐊᓂᒃ ᕿᙵᐊᑕ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓᓂ, ᐃᓚᐊᖅᓱᓂ ᑭᖑᓪᓕᕐᒥᒃ ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᓕᕆᕝᕕᖓᒥᒃ (ᑕᑯᓐᓇᒐᒃᓴᖅ 3), ᐊᖏᒡᓕᒋᐊᕐᓗᒋᑦ ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᓄᑦ ᑐᖅᑯᕐᕕᑦ, ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᒃᑯᕕᖕᓄᑦ ᐅᓯᖏᐊᕐᕕᑦ ᐃᒡᓗᑦ, ᐃᒡᓗᒥᓗ ᓯᖃᓕᕝᕕᒃ. ᐅᓯᒃᑕᖅᑕᐃᔪᑦ ᕿᙵᐊᑕ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓᓂ ᑲᔪᓰᓐᓇᖃᑦᑕᕐᓗᓂ ᑐᕙᖃᕐᓃᕌᖓᑦ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᑦ ᐅᓯᒃᑕᖅᑕᖅᑏᑦ ᐊᖅᑯᑎᖏᓐᓂ.

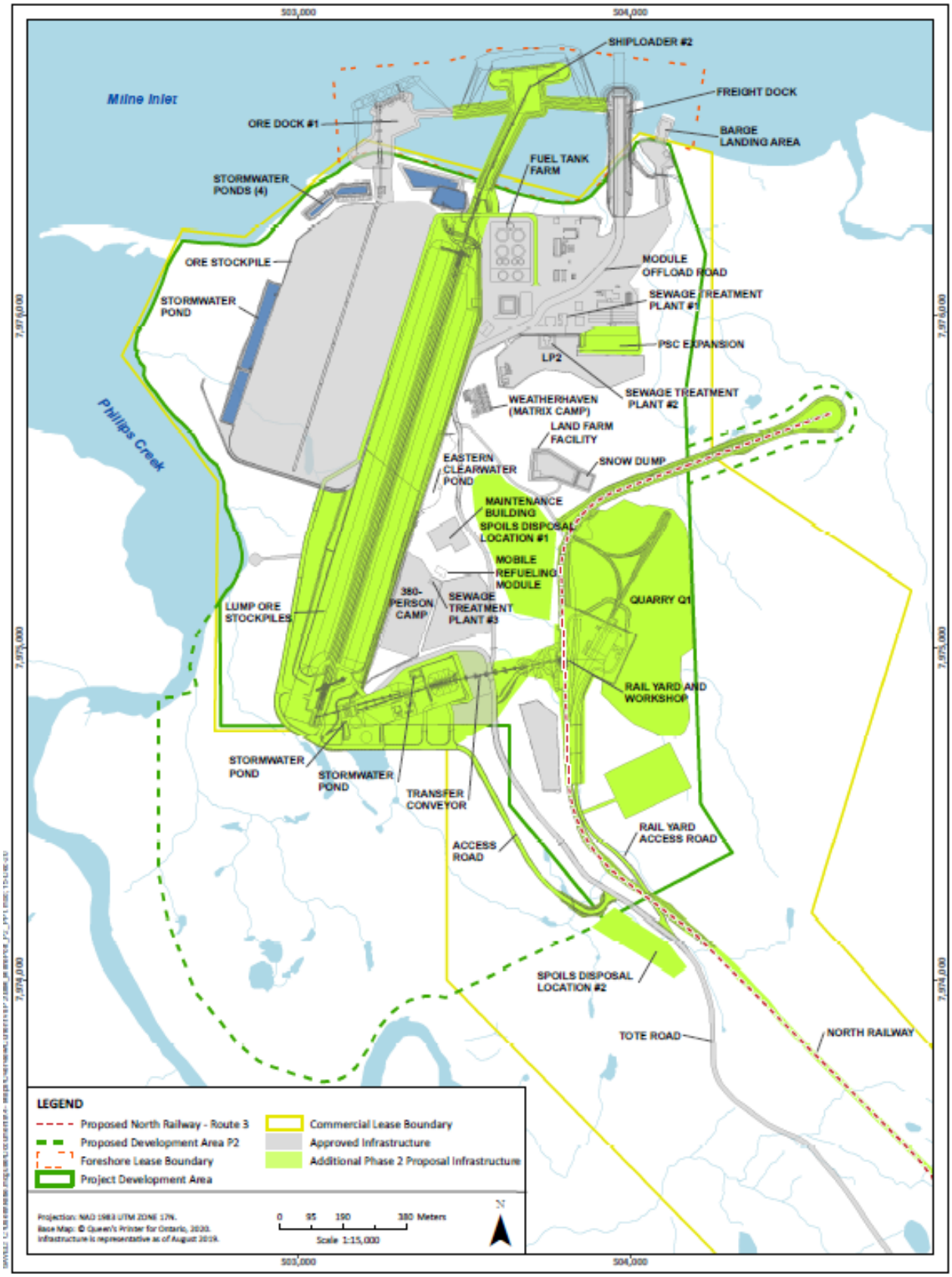
ᐊᔾᔨᒌᖏᑦᑐᑦ ᓄᑖᖑᕆᐊᕈᑎᑦ ᐱᕐᑎᕐᔪᐊᓪᓗ ᐊᑐᕆᐊᖃᕆᕝᕕᑦ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᕐᕕᖏᑦ ᑕᒪᐃᑎᒍᓪᓗ ᐅᐊᖕᓈᑕ ᓂᒋᐊᑕᓗ ᐅᓯᒃᑕᐃᕝᕕᑦ ᓱᓪᓗᖏᒍᑦ ᐃᑲᔪᐃᔾᔪᑎᒃᓴᑦ ᐊᖏᓕᒋᐊᕆᓂᕐᒥᒃ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᕐᓂᖏᓐᓄᑦ ᓴᓇᔭᐅᓂᖏᓄᓪᓗ ᒪᕐᕈᒃ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᑉ ᐊᖅᑯᑎᖏᒃ (ᑕᑯᓐᓇᒐᒃᓴᖅ 4).

ᐱᕐᑯᑎᔾᔪᐊᑦ ᐊᒃᑐᐊᓂᖅᑐᑦ ᑖᔅᓱᒧᖕᒐ ᓂᒋᖕᒐᓂ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᖅᑕᐅᑉ ᐊᒻᒪ ᐃᒃᐱᑭᑦᑐᕐᔪᐊᑉ ᐅᒥᐊᔾᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖕᒐᑕ ᓱᓕ ᓴᓇᓯᒪᖕᒋᓚᑦ. ᓴᓇᔭᒃᓴᒫᖕᒍᔪᑦ (IFC) ᑖᒃᑯᐊ IFC ᑎᑎᕋᐅᔭᒐᖕᒋᑦ ᑐᓂᔭᕆᐊᓕᕗᓪᓗ ᑲᑎᒪᔨᓄᑦ ᑐᓂᔭᐅᓂᐊᖅᑐᑦ ᒪᓕᓪᓗᒍ ᐃᓚᖕᒐ ᐱ, ᑎᑎᕋᖕᒐ 10 ᓚᐃᓴᓐᓯᐅᑉ, ᓱᕗᓂᐊᒍᑦ ᓴᓇᔭᐅᒋᐊᓚᐅᖅᑎᓐᓇᒋᑦ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᕐᕕᐅᑉ ᐃᓚᒋᖅᓯᐅᑎᒋᔭᖕᒋᓄᑦ.

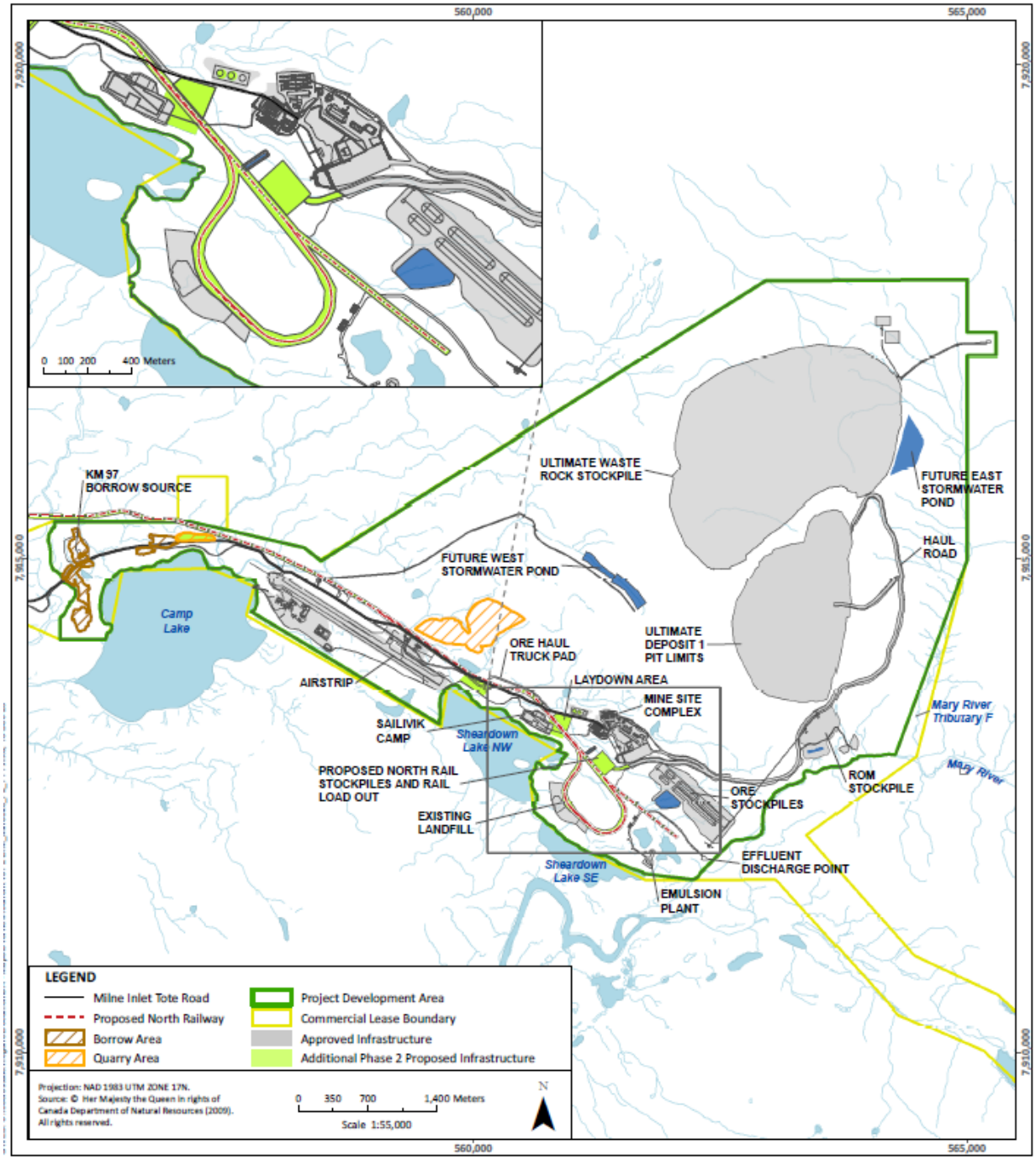
ᑕᑯᓐᓇᒐᒃᓴᖅ 1 ᐅᔭᕋᓂᐊᖅᑐᑦ ᐃᓂᒋᔭᖕᒋᓄᑦ ᓄᓇᕗᒻᒥᐊᖅ



ᑕᑯᓐᓇᒐᒃᓴᖅ 2 ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕿᖕᒋᓕᖅᑕᖕᒐᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖕᒐᑕ ᐱᓂᕆᕝᕕᐅᔪᑦ ᓄᓇᐃᑦ



ᑕᑯᓐᓇᒐᒃᓴᖅ 3 ᕿᙵᐊᑕ ᐅᒥᐊᔾᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖕᒐ – ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕿᒋᓕᖅᑕᖕᒐᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖕᒐᑕ ᐊᖅᑮᐅᒪᓂᖕᒐ



ᑕᑯᓐᓇᒐᒃᓴᖅ 4 ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᕐᕕᐅᑉ ᐃᓂᒋᔭᖓ – ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕿᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓᓄᑦ ᐋᖅᑭᐅᒪᓂᖓ

ᐃᒥᑦ ᐊᑐᖅᑕᐅᓂᖏᑦ

ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕿᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᑐᒃᓯᕋᐅᑎ ᐊᑐᕐᓂᖅᓴᐅᔭᕆᐊᖃᕐᓂᐊᖅᑐᖅ ᖃᐅᑕᒫᑦ ᐃᒥᕐᒧᑦ ᐊᑐᓲᖏᓄᑦ ᐃᓄᖏᓄᑦ ᓴᓇᔭᓄᑦᓗ ᐃᒥᖅᑐᕈᑖᑕ ᕿᙵᐊᓕ ᒪᕐᕉᖕᓂ ᐃᒥᖅᑕᕐᕕᖏᓐᓂᒃ (ᕿᙵᐊᑕ ᑰᖓ ᐊᐅᔭᒃᑯᑦ ᐊᒻᒪᓗ ᑭᓛᒥᑕ 32 ᑕᓯᖓ ᐅᑭᐅᓕᒫᖅ), ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᕐᕕᐅᑉ ᐃᒥᖅᑕᕐᕕᖓᓂᓗ (ᓇᔪᒐᐅᑉ ᑕᓯᖓ).

ᐃᒥᕐᓂᒃ ᐊᑐᖃᑦᑕᕐᓂᐊᖅᑐᑦ ᐳᔫᔭᐃᒃᑯᑎᒋᓗᒋᑦ ᐅᐊᖕᓈᑕ ᐅᓯᒃᖅᑕᐃᕝᕕᐅᑉ ᐊᖅᑯᑎᖓᓂ. ᐃᒥᖅᑕᖃᑦᑕᕐᓂᐊᖅᑐᑦ

ᑕᓯᕐᓂᑦ ᑰᖕᓂᓪᓗ. ᓇᓗᓇᐃᑦᑎᐊᖅᓯᒪᔪᕐᒥᒃ ᐃᒥᖅᑕᕐᓂᕐᓄᑦ ᐸᕐᓇᐅᑎᓕᐅᖅᓯᒪᕗᑦ ᕿᒥᕐᕈᓲᖑᓪᓗᓂ ᐊᒃᑐᐃᓂᕐᓂᒃ ᑖᒃᑯᓇᙱᑦ ᐃᒥᖅᑕᖅᑐᓂᑦ ᐃᖃᓗᖕᓄᑦ ᐃᓂᖏᓐᓄᓪᓗ. ᑲᑎᓕᒫᕐᓗᒍ ᖃᐅᑕᒫᑦ ᐃᒥᖅᑕᖅᑕᐅᔪᑦ ᐳᔫᖅᑎᑦᑎᑕᐃᓕᒪᔾᔪᑎᖏᓄᑦ ᐊᓯᔾᔨᕋᔭᖅᑐᖅ 1,500 ᒦᑕ3/ᖃᐅᑕᒫᑦ ᑖᒃᑯᓇᙱᑦ 12 ᐃᒥᖅᑕᕐᕕᓂᒃ ᐅᕗᖕᒐ 7,700 ᒦᑕ3/ᖃᐅᑕᒫᑦ ᑖᒃᑯᓇᙱᑦ ᒪᕐᕉᖕᓂᑦ ᐃᒥᖅᑕᕐᕕᖕᓂᑦ.

ᐊᒃᑕᑯᑦ ᐃᒋᑕᐅᓂᖕᒋᑦ

ᐊᑐᓈᖅᑐᑦ ᐊᒃᑕᑯᓄᑦ ᑲᒪᒋᔾᔪᑎᕗᑦ ᐃᒋᑕᐅᕝᕕᖕᒋᓄᓪᓗ ᐱᕐᑯᑎᕐᔪᐊᑦ ᐊᑐᐃᓐᓇᕋᔭᖅᑐᑦ ᑕᕝᕗᓇ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓᒍᑦ, ᒪᓕᒃᓱᒍ ᐹᕙᓐᓀᓐᑯᑦ ᐊᒃᑕᑯᓄᑦ ᑲᒪᔾᔪᑎᓄᑦ ᐸᕐᓇᐅᑎᖓᑦ. ᐃᓚᖃᖅᑐᑦ ᐃᑯᐊᓪᓚᐅᑎᓂᒃ ᕿᙵᐊᑕ ᐅᒥᐊᔾᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓᓂ ᐊᒻᒪ ᓄᓘᔾᑉ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᕐᕕᖓᓂ, ᐊᒃᑕᕐᕕᖓ ᑕᐃᑲᓂ ᓄᓘᔾᑉ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᕐᕕᖓᓂ, ᐊᒻᒪ ᐅᓗᕆᐊᓇᖅᑐᑦ ᐃᒋᑕᐅᓲᑦ ᑐᖅᑯᐃᕝᕕᖕᒋᓂᒃ ᑕᒪᐃᓐᓂᒃ ᓄᓇᖕᒋᓂᒃ. ᐊᑐᓈᖅᑕᕗᑦ ᐱᕐᑯᑎᔾᔪᐊᑦ ᓈᒻᒪᒃᑲᔭᖅᑐᑦ ᓴᓇᔭᐅᑎᓪᓗᒍ ᕿᒃᑲᓂᐊᒍᑦ ᐱᕐᑯᑎᕐᔪᐊᒃᑲᓐᓂᒃᓴᑦ ᐊᒃᑐᐊᓂᖅᑐᑦ ᑖᔅᓱᒧᖓ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᖓᑕ ᐅᒃᑑᑎᖓᓄᑦ (ᐱᓗᐊᖅᑐᒥᒃ ᐅᐊᖕᓈᒍᑦ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᖅᕕᒃ), ᐱᖃᓯᐅᑎᓪᓗᒋᑦ ᐊᑐᑲᐃᓐᓇᖅᑦᑕᕋᔭᖅᑐᑦ ᓴᓇᔨᓄᑦ ᑕᖕᒫᕐᕕᑦ ᓴᓂᕌᒍᑦ ᐅᐊᖕᓈᒍᑦ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᖅᕕᒃᓴᖓᑕ.
ᕿᒃᑲᓐᓂᐊᒍᑦ ᐊᒃᑕᑯᓄᑦ ᐱᓕᕆᐊᑦ / ᐱᕐᑯᑎᔾᔪᐊᑦ ᐃᓚᖃᕋᔭᖅᑐᑦ ᐅᑯᓂᖓ:

- ᕿᙵᐊᑕ ᐅᒥᐊᔾᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓᓂ ᐊᒃᑕᕐᕕᖓ – ᐊᒃᑕᕐᕕᒃ ᓴᓇᔭᐅᓂᐊᖅᑐᖅ ᐃᓗᐊᒍᑦ ᐊᖏᓕᒋᐊᕆᓯᒪᔫᑉ ᑐᐊᐸᒃᑕᕐᕕᒃ Q1 ᑭᖑᓂᐊᒍᑦ ᐱᔭᕇᖅᑕᐅᓯᒪᓕᕈᑎᒃ ᓴᓇᔭᐅᕙᓪᓕᐊᓂᖓᓄᑦ ᐱᓕᕆᐊᖑᔪᑦ
- ᕿᙵᐊᑕ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓᓂ ᐃᓚᔭᑦ ᑕᓲᑦ ᑭᕕᕝᕕᓕᐊᑦ – ᐊᕙᑖᒍᑦ ᐃᓗᑐᔪᓕᐅᕐᓗᒍ, ᐃᒪᐃᔭᐃᔾᔪᑎᖃᕐᓗᑎᒃ, ᓴᓂᕌᑕ ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᑦ ᑐᐊᐸᔾᑦ ᑐᖅᑯᐃᕕᖓᓂ ᒪᕐᕉᒃᓗ ᑕᓲᒃ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᑉ ᐅᓯᖏᐊᕐᕕᖓᓂ ᓯᖃᓕᕝᕕᐅᓪᓗ ᓄᓇᖓᑕ ᐱᕐᑯᑎᕐᔪᐊᖃᕐᕕᐊ ᕿᙵᐊᑕ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓᓂ ᐊᑐᕐᓗᒋᑦ ᒪᕐᑯᖕᒧᑦ ᓇᒃᓴᒐᐅᓲᑦ ᓄᖅᑲᖓᑎᓐᓇᓱᓪᓗᒋᑦ. ᑭᖑᓪᓕᖅᐹᖅ ᑯᕕᕝᕕᒃᓴᖅ ᑕᒪᐃᓐᓄᑦ ᓯᓚᕈᔪᖕᒧᑦ ᐃᒻᒥᕈᑕᐅᔪᓄᑦ ᓱᓕ ᑕᕆᐅᑉ ᐃᒪᖓᓅᖓᕗᖅ ᕿᙵᐊᓂ.
- ᐅᔭᕋᓂᐊᕝᕕᐅᑉ ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᓄᑦ ᑐᖅᑯᐃᕝᕕᖓ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᓪᓗ ᐅᓯᓕᖅᓱᐃᕝᕕᖕᒋᑦ ᐱᕐᑯᑎᕐᔪᐊᓄᑦ – ᑭᖑᓂᐊᒍᑦ ᓯᖃᓕᕆᓃᑦ ᓅᑕᐅᓗᑎᒃ ᐃᒻᓗᑉ ᐃᓗᐊᓄᑦ ᕿᙵᐊᑕ ᐅᒥᐊᔾᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓᓂ; ᐊᑐᖅᐅᔪᖅ ᐅᓪᓗᒥ ᓯᖃᓕᕆᕝᕕᐅᑉ ᑐᙵᕕᖓ, ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᓄᑦ ᑐᖅᑯᐃᕝᕕᖓ, ᑭᕕᑦᑕᕝᕕᐊᓗ ᑕᓯᖅ ᐋᖅᑭᒋᐊᖅᑕᐅᓗᑎᒃ ᐊᖏᓕᒋᐊᓪᓗᒋᓪᓗᑦ ᑕᒪᒃᑰᔪᓐᓇᕐᑯᓪᓗᒋᑦ ᐊᖏᓕᒋᐊᕆᔭᒧᑦ ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᑦ ᐅᓯᑲᖅᑕᖅᑕᑦ ᕿᙵᐊᑕ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓᓄᑦ.

ᐊᓯᖏᑦ ᑭᒃᑯᑐᐃᓐᓇᐃᑦ ᓄᓇᐅᔪᓪᓗ ᐊᒃᑐᖅᑕᐅᔪᑦ ᓴᓇᔭᐅᔪᒪᔪᒧᑦ

ᐃᓄᖅᑭᑦᑐᖅ ᓴᓇᔭᐅᕝᕕᐅᑉ ᓄᓇᖏᓂᑦ, ᑭᓯᐊᓂ ᓄᓇᖓ ᑕᐃᒪᙱᑦ ᐅᓪᓗᒥᓗ ᐊᑐᖅᑕᐅᓲᖅ ᓄᓇᓕᖕᒥᐅᑦ ᐃᓄᖏᓄᑦ, ᐱᓗᐊᖅᑐᒥᒃ ᒥᑦᑎᒪᑕᓕᖕᒥᐅᓄᑦ. ᐹᕙᓐᓀᓐᑯᑦ ᐅᓄᖅᓱᐃᖅᓱᑎᒃ ᑭᒃᑯᓕᒫᓂᒃ ᑲᑎᒪᑎᑦᑎᓯᒪᕗᑦ ᓄᓇᓕᖕᓂᓪᓗ ᑲᑎᒪᑎᑦᑎᓃᑦ ᐃᓕᓐᓂᐊᕈᑎᐅᔪᑦ ᑕᓪᓕᒪᑦ ᓄᓇᓖᑦ ᐅᐊᖕᓇᖓᓂ ᕿᑭᖅᑖᓗᑉ ᐃᒃᐱᐊᔾᔪᒃ, ᑲᖏᖅᑐᒫᐱᒃ, ᓴᓂᕋᔭᒃ, ᐃᒡᓗᓕᒃ ᐊᒻᒪᓗ ᒥᑦᑎᒪᑕᓕᒃ ᑕᐃᒪᙱᑦ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓ ᐅᖃᐅᓯᐅᖕᒪᑦ ᐊᑐᐱᕆ 2014 ᐃᓗᐊᓂ.

ᓇᓚᐅᑦᑖᒐᑦ ᐊᕙᑎᒧᑦ ᐊᒃᑐᐃᓂᐅᓂᐊᖅᑐᑦ ᓴᓇᔭᐅᔪᒪᔪᒧᑦ ᐊᒻᒪᓗ ᐊᑐᖅᑕᐅᔪᒪᔪᑦ ᓱᕋᐃᓗᐊᖅᑕᐃᓕᓂᕐᒧᑦ ᐊᐅᓚᑦᑎᔾᔪᑎᒃᓴᖕᒋᑦ

ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓ ᓴᖅᑮᑦᑎᓂᐊᖅᐳᖅ ᐊᖏᓂᖅᓴᒥᒃ ᖁᑦᑎᓛᖅ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᖅᑕᖓᑕ ᓇᐃᓴᐅᑎᖏᓂᒃ ᓄᓘᔾᑉ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᕐᕕᖓᓂ, ᓴᓇᔭᐅᓂᖓ ᐊᐅᓚᑕᐅᓂᖓᓄᓪᓗ ᐅᐊᖕᓈᑕ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᖅᕕᖓ, ᓴᓇᔭᐅᓂᖓ ᐊᐅᓚᑕᐅᓂᖓᓄᓪᓗ ᑭᖑᓪᓕᖅ ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᓄᑦ ᐅᓯᓕᖅᓱᐃᕝᕕᒃ ᕿᙵᐊᑕ ᐅᒥᐊᔾᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓᓂ, ᐅᓯᑲᖅᑕᕐᓂᖅᓴᐅᓗᑎᒡᓗ ᕿᙵᐊᓂᑦ.

ᐱᓕᕆᐊᒃᓴᓕᒫᑦ ᐅᓂᒃᑲᕆᔭᐅᔪᑦ ᐃᓗᐊᒍᑦ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕿᒋᓕᖅᑕᖓᓂ ᐅᒃᑑᑎᖓᓄ ᓄᑖᖑᖏᒻᒪᑕ, ᑕᐃᒪᐃᒻᒪᓪᓗ, ᐅᓄᓛᑦ ᓱᕋᐃᓗᐊᖅᑕᐃᓕᒪᓂᕐᒧᑦ ᑲᒪᒋᔭᐅᔾᔪᑎᖏᑦ ᐊᑐᓕᖅᑎᑕᐅᕙᓪᓕᐊᔪᑦ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᕐᕕᖕᒧᑦ ᐅᓂᒃᑲᕆᔭᐅᔪᓪᓗ ᐃᓗᐊᒍᑦ ᐹᕙᓐᓛᓐᑯᑦ ᐊᐅᓚᑦᑎᓂᕐᒧᑦ ᐸᕐᓇᐅᑎᖏᒍᑦ ᓱᓕ ᐊᑑᑎᖃᖅᐳᑦ. ᕐᑯᑦᑎᒋᐊᖅᓯᐊᖅᓯᐊᕐᔪᒃᑐᑦ ᐊᒃᑐᐃᓂᖏᑦ ᑖᔅᓱᒪᐅᑉ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕿᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓᑕ ᐅᓂᒃᑲᕆᔭᐅᕗᑦ ᐊᑖᓂ:

- **ᓯᓚᐅᑉ ᐊᔾᔨᒋᔪᓐᓃᕐᓂᖓ –** ᐊᖅᑯᑎᑯᑖᒃᑯᑦ ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᑦ ᐅᓯᔭᐅᓂᖏᑦ ᐊᑐᖏᓪᓗᑎᒃ ᐅᓯᒃᖅᑕᐅᑎᓂᒃ ᓄᓇᒃᑰᕈᑎᓂᒃ ᐅᖅᓱᖅᑐᖏᓐᓂᖅᓴᓪᓚᐅᕗᖅ ᐊᑐᓂ ᑕᓐᒧᑦ ᐅᓯᔭᐅᔪᒧᑦ, ᐱᓕᕆᓂᐅᑉ ᒪᕿᐊ ᐊᖏᒡᓕᒋᐊᖅᓯᔪᒪᖏᑦᑐᑦ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᕐᕕᒃ ᐊᐅᓚᓂᓕᒫᖓᓄᑦ ᓱᓚᒧᑦ ᐅᖅᑰᓱᓐᓇᖅᑐᓂᒃ ᐳᔪᑎᒍᑦ ᐊᖏᖅᑕᐅᓯᒪᔪᕐᒥᑦ ᐱᓕᕆᓂᕐᒥ.
- **ᐊᓂᖅᓵᒐᑦᑕ ᐱᐅᓂᖓ –** ᓱᖃᓕᔭᑦ ᐊᓂᐊᔪᑦ ᐳᔪᕈᖅᑐᓪᓗ ᑲᑕᒫᔪᑦ ᒥᑭᒡᓕᒋᐊᕋᔭᖅᑐᒃᓴᐅᔪᑦ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᕐᕕᖕᒥ. ᑕᒪᓐᓇ ᐱᓗᐊᖅᑐᖅ ᖃᒃᑲᓐᓂᐊᒍᑦ ᓱᕋᐃᓗᐊᖅᑕᐅᓕᒪᔾᔪᑏᑦ ᑭᖑᓂᐊᒍᑦ ᓱᖃᓕᔭᐅᓂᐊ ᐃᒡᓗᑉ ᐃᓗᐊᓄᑦ ᓅᑕᐅᓂᖓᓄᑦ ᕿᖑᐊᓂ. ᓱᖃᓕᔭᑦ ᐱᒃᓱᒫᔭᖏᑦ ᐳᔪᕈᖅᑐᓪᓗ ᐳᔫᖅᑕᐃᓕᒪᔾᔪᑎᖏᑦ ᕿᖑᐊᓄᑦ ᐊᖅᑯᑖᓂ ᐊᖏᓕᒋᐊᕋᕐᔪᒃᑲᔭᖅᑐᑦ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᑉ ᐱᔭᕇᖅᑕᐅᕙᓪᓕᐊᓂᖓᓄᑦ. ᓴᓇᔭᐅᔭᕇᕈᓂ, ᐳᔫᓕᖅᑭᖕᓂᖏᑦ ᐅᐊᖕᓇᒥ ᓅᒃᑕᕐᓂᕐᓄᑦ ᓱᓪᓗᕐᒥ ᐳᔫᖏᓐᓂᖅᓴᓪᓚᐅᓂᐊᖅᑐᖅ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᒃ ᐅᓯᒃᖅᑕᐃᓕᕈᓂ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖕᒧᑦ. ᐊᓂᖅᓵᒐᑦᑎᓐᓂ ᐳᔪᕐᓗᐃᑦ ᕿᖑᐊᓂ ᐅᒥᐊᔾᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖕᒥ ᐊᖏᓕᒋᐊᕋᔭᖅᑑᒐᓗᐊt ᑭᓯᐊᓂ ᐊᖏᔫᔭᖏᑦᑐᑦ. ᐹᕙᓐᓇᒃᑯᑖ ᕿᓐᓇᐅᔭᖅᐳᑦ ᖃᓄᖅᑑᕈᑎᓂᒃ ᐳᔫᖏᓐᓂᖅᓴᐅᓂᐊᕐᒪᑦ ᐊᐅᓚᓗᒋᓪᓗ ᑰᒃᑕᐅᔪᑦ ᐳᔪᑦ ᒫᓐᓇᐅᔪᖅ ᐊᐅᓚᓂᕐᓂ.
- **ᓂᐹᕐᑭᔭᖕᓂᖅ –** ᓂᐱᖃᓐᓂᖓᑕ ᕐᑯᕝᕙᓯᓐᓂᖏᑦ ᓂᐱᖅᑯᖅᑐᓂᖅᓴᐅᑲᐃᓐᓇᕋᔭᖅᑐᖅ ᓴᓇᔭᐅᑎᓪᓗᒍ ᑕᒪᐃᑎᒍᑦ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᕐᕕᐅᑉ ᓄᓇᖏᒍᑦ ᕐᑯᑦᑎᖕᓂᖅᓴᐅᑖᕐᔪᒡᓗᑎᒃ ᓇᓗᓇᐃᖅᓯᒪᔪᓂᒃ ᐃᓗᐊᒍᑦ ᐊᖏᖅᓯᒪᔭᑦ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᖅᑐᒃᓴᑦ ᐊᐅᓚᑦᑎᑎᓪᓗᒋᑦ ᐅᔭᕋᓂᐊᕐᓂᖏᑦ.
- **ᓄᓇᒋᔭᖕᒋᑦ, ᐃᔾᔪᖓ ᐊᒻᒪᓗ ᕐᑯᐊᖕᒍᐃᓐᓇᓲᖅ ᐃᑭᐊᖓ –** ᓴᓇᔭᐅᕙᓪᓕᐊᓂᖓ ᑖᓐᓇ ᐅᐊᖕᓈᑕ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᖃᕐᕕᒃ ᓴᖅᑮᔪᖅ ᒥᑭᑦᑐᓂᒃ ᐊᒃᑐᐃᓂᖃᕈᑎᓂᒃ ᐊᑑᑎᔪᓄᑦ ᓄᓇᒋᔭᖕᒋᑕ ᐃᓕᖅᑯᓯᖕᒋᓄᑦ, ᐃᑳᕐᓂᐊᕐᒪᑦ ᓇᖅᓴᒃᑯᑦ. ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᑉ ᐊᖅᑯᑖᑕ ᓴᓇᔭᐅᓂᖓ ᓴᖅᑮᔪᓐᓇᖅᑐᖅ ᐃᑭᐊᖓᑕ ᕐᑯᐊᖑᐃᓐᓇᓲᖑᓂᐊᓂᒃ, ᓴᓇᔭᐅᓯᒪᓂᖓ ᐊᖅᑯᑖᑕ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᑉ ᐃᓚᓕᐅᔾᔨᓯᒪᔪᖅ ᖃᔅᓯᒐᓚᖕᓂᒃ ᓱᕋᐃᑦᑕᐃᓕᒪᓂᕐᒧᑦ ᐊᑐᐅᔪᒃᓴᓂᒃ ᐊᒻᒪᓗ ᐊᒃᑐᐃᓗᐊᕐᑯᓇᒍ ᓄᓇᐅᑉ ᐊᕙᑖᓂᒃ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᑉ ᐊᖅᑯᑖ ᑐᖕᒐᕕᖃᐃᓐᓇᕐᑯᓪᓗᒍ.
- **ᑕᕆᐅᖕᒍᖕᒋᑦᑐᑦ ᐃᒪᐃᑦ –** ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕿᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓ ᐃᓚᖃᕐᓂᐊᕆᕗᖅ ᐊᓯᔾᔨᒐᓛᖕᓂᐊᖅᑐᖅ ᐃᒪᐅᑉ ᐱᐅᓂᖓᓄᑦ (ᑰᓐᓂᖓ) ᓴᖅᑭᑦᑐᑦ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᑉ ᐊᖅᑯᓯᐅᖅᑕᐅᓂᖓᓄᑦ ᐋᖅᑭᒃᓱᐃᓂᖏᓐᓄᑦ ᑰᑉ ᑰᒡᕕᖕᒋᓂᒃ ᓴᖑᐃᖅᑎᑦᑎᔾᔪᑎᓂᒡᓗ. ᑖᒃᑯᐊ ᐊᒃᑐᐃᓂᑦ ᕿᒥᕐᕈᔭᐅᓪᓗᑎᒃ ᓇᐅᒃᑯᓕᒫᖅ ᑰᖕᓂᖓ ᐊᒃᑐᖅᑕᐅᓂᐊᕈᓂ (ᐱᓗᐊᖅᑐᒥᒃ ᓴᓇᔭᐅᔫᑉ ᖁᓛᒍᑦ ᑰᒃᑐᖅ ᓴᓂᕝᕙᒃᑕᐅᓂᐊᕈᓂ ᐅᔭᕋᒃᑯᑦ ᑰᕈᖃᖅᑐᒥᒃ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᒃ ᐊᖅᑯᓯᐅᖅᑕᐅᑎᓪᓗᒍ ᓴᓂᕋᒍᓕᕐᓗᓂ), ᓱᕋᐃᓗᐊᖅᑕᐃᓕᒪᓂᕐᒧᑦ ᑲᒪᔾᔪᑎᑦ ᓱᓪᓗ ᑰᑉ ᓯᓇᕐᔪᖏᓐᓂᒃ ᐱᐅᓯᒋᐊᕆᓃᑦ ᖃᑐᓂᐅᓪᓗᓐᓂᑦ ᓄᖑᓴᔾᔭᐃᒃᑯᓯᖅᑕᐅᓂᖓᓄᑦ ᓴᓇᔭᐅᓂᐊᓂᒃ ᓴᓂᕝᕙᒃᑕᖅ ᑰᖕᑐᒧᑦ ᓱᕋᐃᓗᐊᕐᑯᓇᒍ ᐃᒪᖃᕐᓂᖅᓴᐅᓕᕐᓂᖓᓄᑦ. ᐊᓯᔾᔨᔪᖃᔾᔭᓇᓂ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᕐᓂᕐᒧᑦ ᐸᕐᓇᐅᑎᖓᓄᑦ ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᖃᖏᑦᑐᑦ ᐅᔭᕋᑦ ᓴᓂᕝᕙᒃᑕᐅᓂᖏᓄᑦ ᐸᕐᓇᐅᑎᖏᓄᑦ ᐱᓪᓗᒍ ᑖᓐᓇ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕿᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓ. ᐊᒃᑐᐃᓂᖃᕐᓂᖏᑦ ᐳᔫᕆᓂᖅᑎᒍᑦ ᑎᑭᑉᐸᓪᓕᐊᓇᔭᖅᑐᖅ ᕿᖑᐊᑕ ᐅᒥᐊᔾᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓᑕ ᐊᕙᑖᒍᑦ ᐃᒪᖏᑕ ᐃᒥᑦᑎᐊᕙᐅᑎᓂᖏᓄᑦ ᐊᖏᔫᔭᕋᓱᒋᔭᐅᓇᓂ. ᐊᓯᖏᑦ ᐃᒥᕐᒧᑦ ᐊᒃᑐᐃᔪᑦ, ᓲᕐᓗ ᓴᓇᔭᐅᓂᐊ ᐊᖅᑯᑖ ᐃᓕᐅᕋᖅᑕᐅᓂᖏᓪᓗ ᐃᑳᕝᕕᒃᓴᓇᔭᖏᑦ, ᑲᒪᒋᔭᐅᓇᔭᖅᓗᑎᒃ ᐊᑐᕐᓗᑎᒃ ᐊᑐᖅᑕᐅᓚᔪᒃᑐᓂᒃ ᓱᕋᐃᓗᐊᖅᑕᐃᓕᒪᔾᔪᑏᑦ (ᓲᓪᓗ, ᓴᕝᕙᐅᔪᑦ ᓯᐅᖅᑲᑦ ᓄᖑᓴᐃᑦᑕᐃᓕᔾᔪᑏᓪᓗ ᑲᒪᔾᔪᑎᖏᑦ) ᐅᓂᒃᑲᕆᔭᐅᓯᒪᔪᑦ ᐹᕙᓐᓇᒃᑯᑖ ᐊᑐᕆᖅᑕᖏᓂ ᑲᒪᒋᔭᐅᓂᖏᓄᑦ ᐸᕐᓇᐅᑎᖏᒍᑦ.
- **ᐃᒪᑦᑎᐊᕙᐅᑉ ᐆᐅᒪᔪᖕᒋᑦ –** ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᑉ ᐊᖅᑯᑖ ᐃᓚᖃᖅᑐᖅ ᐋᖅᑭᒃᓱᐃᓂᖏᓐᓂᒃ ᖃᔅᓯᒐᓚᖕᓂᒃ ᑰᕝᕕᓂᒃ (ᐃᒧᓪᓗᖅᓯᒪᔪᑦ ᓴᕝᕕᕋᔭᑦ ᓱᓪᓗᓕᒃ, ᖃᐹᓕᖅᓯᒪᔪᖅ ᑰᒃᕝᕕᒃ) ᐊᒻᒪᓗ ᐃᒃᑰᕝᕕᑦ ᑰᕈᒐᓛᒃᑯᑦ, ᑰᕈᕝᕕᓐᓂᑦ ᓯᒥᒃᑕᐅᓂᖏᑦ ᐅᔭᕋᓂᒃ ᖃᖅᑎᕆᑎᓪᓗᒋᑦ, ᐊᒻᒪᓗ ᖃᓂᓈᕆᔭᖃᕐᓂᑦ ᑕᓯᕐᓄᑦ ᑕᓯᕋᓛᓄᓪᓗ. ᐃᓚᖏᑦ ᐃᒥᕐᒨᖓᓂᖏᑦ ᐱᓕᕆᐊᑦ ᐃᖃᓗᖃᖅᑐᓂᑦᑐᑦ. ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᑉ ᐊᖅᑯᑖ ᐃᓂᓕᐅᕆᔭᐅᓯᒪᕗᖅ ᐊᒃᑐᐃᓂᐊ ᐊᒃᐸᓯᓛᒥᒃ ᐊᒃᑐᐃᕐᑯᓪᓗᒍ ᐃᖃᓗᖏᓄᑦ ᓇᔪᓲᖏᓄᓪᓗ. ᐊᓯᖏᑦ ᐊᑐᖅᑕᐅᓚᔪᑦᑐᑦ ᓱᕋᐃᓗᐊᖅᑕᐃᓯᒪᓂᕐᒧᑦ ᑲᒪᒋᔭᐅᔾᔪᑎᑦ ᓇᓗᓇᐃᖅᓯᒪᒋᕗᑦ

ᐊᒃᑐᐃᓗᐊᖁᓇᑕ, ᑭᖑᕝᕕᔾᔪᑎᒃᓴᖏᓄᑦ ᐸᖁᐅᑎᒥᒃ ᓴᖅᑮᓯᒪᔭᒍᑦ ᐊᖏᔪᒥᒃ ᓱᕋᐃᓂᑦᑎᓐᓄᑦ ᑭᖑᕝᕕᐅᑎᒃᓴᖏᓐᓄᑦ ᐃᖃᓗᐃᑦ ᓇᔪᓲᖏᓐᓄᑦ. ᐹᕙᓐᓛᓐᑯᑦ ᐱᓇᓱᖕᓂᐊᖅᑐᑦ ᐊᖏᖅᑕᐅᔾᔪᑎᒥᒃ ᒪᓕᒡᓗᑎᒃ ᐃᖃᓗᓕᕆᓂᕐᒧᑦ ᐊᒻᒪᓗ ᐃᒪᕐᒥᐅᑕᓕᕆᔨᕐᔪᐊᒃᑯᑦ ᑲᓇᑕᒥ ᒪᓕᒐᖏᓐᓂᒃ.

- **ᐱᕈᖅᑐᑦ -** ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓ ᐃᓚᖃᕆᕗᑦ ᐊᖏᓕᒋᐊᕆᓂᕐᒥᒃ ᕿᙵᐊᑕ ᐅᒥᐊᔾᔪᐊᓕᕆᕝᕕᖓᓂ ᓴᓇᔭᐅᓂᖓᓗ ᐅᐊᖕᓈᑕ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᖃᕐᕕᐊᓂᒃ ᓴᖅᑭᑦᑐᑦ ᖃᒃᑲᓐᓂᐊᒍᑦ ᐊᓯᐅᔨᓂᕐᒥᒃ ᓄᓇᓂᒃ ᓇᔪᖅᑕᐅᓲᓂᒃ. ᑭᓯᐊᓂᓕ, ᑖᓐᓇ ᑲᑎᕆᒍ ᓄᓇᖓ ᐊᒃᑐᖅᑕᐅᔪᖅ ᒥᑭᑦᑑᒻᒪᑦ ᐊᑐᐃᓐᓇᐅᓲᑉ ᓇᔪᒐᕆᔭᓴᖏᑕ ᓄᓇᖏᓐᓂᒃ ᐱᓕᕆᓂᕗᑦ ᐸᕐᓈᕆᓯᒪᔭᕗᑦ ᐊᑐᓐᓂᐊᖅᓗᑎᒃ ᐃᓕᖅᑯᓯᖃᕐᓂᕐᒥᒃ ᒥᑭᓛᒥᒃ ᓄᓇᒥᒃ ᐊᒃᑐᐃᓇᓱᒃᓗᑎᒃ ᐊᒃᑐᖅᑕᖅ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓᓄᑦ ᐊᑐᕆᐊᖃᖅᑐᑐᐊᑦ ᓄᓇᖏᓄᑦ. ᐊᓯᔾᔨᕆᓃᑦ ᐃᓄᐃᑦ ᐱᐅᓯᖏᓐᓄᑦ ᐊᓐᓂᕆᔭᐅᔪᑦ ᐱᕈᖅᑐᓄᑦ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓᓄᑦ ᐱᓪᓗᒍ ᓂᕆᐅᒋᔭᐅᕗᖅ ᐃᓱᒪᓗᓐᓇᖏᓐᓂᖏᓐᓂᒃ ᐱᑕᖃᓗᐊᖏᓐᓂᖓᓄᑦ ᐃᕈᖅᑐᓂᒃ (ᑭᒍᑕᖏᕐᓇᕐᓂᒃ) ᑕᐃᑲᓂ. ᑎᒃᑕᐅᕙᒃᑐᑦ ᐳᔪᕐᓗᐃᑦ ᐅᓯᑲᖅᑕᐃᓂᖏᓄᑦ ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᓂᒃ ᐊᖏᓕᒋᐊᕋᔾᔪᒃᑲᔭᖅᑐᖅ ᕿᙵᐊᓄᑦ ᐊᖅᑯᑖᒍᑦ ᓴᓇᔭᐅᓕᖅᑎᓪᓗᒍ, ᑭᓯᐊᓂ ᐅᐊᖕᓈᑕ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᖃᕐᕕᖓ ᐊᑐᓕᕈᓂ, ᐅᓄᕐᓂᖏᑦ ᐃᖏᕐᕋᔭᒃᑐᑦ ᐊᖅᑯᑎᒃᑯᑦ ᐊᒃᐸᓯᒋᐊᓪᓚᕆᒃᑲᔭᕐᒪᑦ ᓴᓂᕋᒍᑦ ᐅᓪᓗᒥ ᐊᐅᓚᑦᑑᑉ ᓴᓇᔭᐅᓂᐊᒍᓪᓗ, ᒪᓕᒃᑲᔭᕆᓪᓗᓂ ᐊᒃᓴᓗᐊᓄᑦ ᐳᔪᕐᓗᓗᐊᖑᓲᖅ.
- **ᓄᓇᐅᑉ ᓂᕐᔪᑎᖏᑦ -** ᓴᓇᔭᐅᓂᖓ, ᐊᐅᓚᑕᐅᓂᖓ ᒪᑐᔭᐅᓂᐊᓄᓪᓗ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓᑕ ᓴᖅᑮᔪᓐᓇᖅᑐᖅ ᐊᒃᑐᐃᓂᕐᒥᒃ ᐊᓯᕙᖅᓯᒪᓂᖏᓄᑦ ᐅᓄᓐᓂᖏᓄᓪᓗ ᓂᔾᔪᑏᑦ ᐃᓗᐊᓃᑦᑐᑦ ᓴᓇᕝᕕᐅᔫᑉ. ᓇᔪᒐᕆᔭᐅᓲᖅ ᐊᒃᑐᖅᑕᐅᔪᓐᓇᖅᑐᖅ ᐊᓯᐅᔨᔭᐅᓪᓚᑦᑖᒃᓗᓂ ᐃᓗᐊᓃᒃᑯᓂ ᓴᓇᕝᕕᐅᔫᑉ ᓄᓇᖓᓂ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓᑕ ᐅᕝᕙᓘᓐᓃᑦ ᐊᒃᑐᐊᓪᓚᕆᖕᒋᒃᑲᓗᐊᕐᓗᓂ ᐊᓯᐅᔨᔭᐅᓗᓂ ᐱᓕᕆᓂᐅᔪᑦ ᐱᔾᔪᑎᒋᓪᓗᒋᑦ ᐃᒃᐱᒋᔭᐅᔪᓐᓇᖅᑐᑦ ᒪᓕᒃᑯᒋᑦ ᐊᑐᖅᑕᐅᔪᓐᓃᕐᓗᑎᒃ (ᐊᑑᑎᖃᕈᓐᓃᕐᓗᑎᒃ) ᐊᒃᑐᐊᔪᓄᑦ ᓄᓇᓄᑦ ᐱᓕᕆᕝᕕᐅᔪᓂᑦ. ᐃᓕᖅᑯᓯᒥᒍᑦ ᓇᕈᓇᓐᓂᕆᓲᖏᑦ ᐊᓯᔾᔨᖅᑕᐅᔪᑦ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓᑕ ᐱᕐᑯᑎᔾᔪᐊᖏᓄᑦ ᐱᓕᕆᓂᕐᓄᓪᓗᓐᓃᑦ ᐊᒃᑐᐊᔪᑦ ᓯᒥᒃᑎᕆᒍᑎᒃ ᑐᓗᖅᑕᕈᑕᐅᒍᑎᓪᓗᓐᓃᑦ ᓇᕈᓇᓐᓂᐊᑕ ᓂᔾᔪᑏᑦ. ᑐᕐᑯᑦᑎᖃᑦᑕᕐᓂᖏᑦ ᐅᓄᖅᓯᒋᐊᑐᐃᓐᓇᕆᐊᓖᑦ ᑐᓗᖅᑕᐅᖃᑦᑕᕐᓗᑎᒃ, ᐅᕝᕙᓘᓐᓃᑦ ᐊᖑᓇᓱᒃᑎᓄᑦ ᐅᐸᒃᑕᐅᔪᓐᓇᓕᕈᑎᒃ ᓇᔪᒐᕆᓲᖏᑦ. ᐊᒻᒪᑦᑕᐅᖅ, ᑭᓈᓗᐃᑦ, ᐳᔪᕐᓗᐃᑦ ᓯᓚᒧᓪᓗ ᐳᔫᖅᑕᐅᔪᑦ ᓴᖅᑮᔪᓐᓇᕐᒪᑕ ᐱᕈᖅᑐᓄᑦ ᐱᔭᐅᓗᑎᒃ, ᓂᔾᔪᑎᓄᑦ ᐃᔭᐅᓗᑎᒃ ᐊᓂᖅᓴᖅᑕᐅᓗᑎᓪᓗᓐᓃᑦ. ᑭᓯᐊᓂ ᕿᒥᕐᕈᓂᕐᒥᑦ ᓱᕈᖅᓯᑐᐃᓐᓇᕆᐊᓕᖕᓄᑦ ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᑦ ᐳᔪᖏᓐᓂᑦ ᓇᓕᐊᓪᓗᐊᓂ ᐊᑑᑎᖃᑦᑎᐊᖅᑐᑐᓄᑦ ᐆᒪᔫᖃᑎᒌᓂ ᐆᒪᔪᓄᑦ ᑐᑭᓯᓚᐅᖅᐳᑦ ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᑦ ᐳᔪᖏᑦ ᐱᓕᕆᓂᕐᒥᙱᖅᑐᑦ ᑕᐃᒪᓐᓇᐅᑎᒋᓗᑎᒃ ᕿᒥᕐᕈᓂᕐᒥᑦ ᐱᑕᖃᖅᑎᒋᓗᑎᒃ ᓴᕕᕋᔭᑦ ᑭᒍᑕᖏᕐᓇᓂ ᑐᒃᑐᐃᓪᓗᓐᓃᑦ ᓂᕿᖏᓐᓂ ᐅᓗᕆᐊᓇᕋᔭᖏᑦᑐᑦ ᐃᓄᐃᑦ ᖃᓄᐃᖏᓐᓂᖏᓐᓄᑦ, ᓂᕆᔭᐅᒍᑎᒃ. ᐹᕙᓐᓛᓐᑯᑦ ᐊᑐᓕᖅᑎᑦᑎᓯᒪᔭᑦ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᖁᐅᑉ–ᐃᓚᓕᒫᖏᓄᑦ ᐊᑐᐊᒐᕐᒥᒃ ᐅᓪᓗᒥᒧᑦ ᑐᒃᑐᓂᒃ ᑐᖁᔪᖃᓚᐅᕋᓂ.
- **ᑕᕆᐅᑉ ᐊᕙᑎᖓ -** ᐊᖏᓕᒋᐊᖅᑑᑉ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᖁᐅᑉ ᐊᑐᖅᑕᖓ ᓄᓇ ᑕᕆᐅᑉ ᐊᕙᑎᖓᓂ ᓴᖅᑮᑐᐃᓐᓇᕆᐊᓕᒃ ᐊᓯᐅᔨᓂᕐᒥᒃ ᐃᖃᓗᖃᑦᑎᐊᖁᓂᐅᔪᓂᒃ ᓇᔪᒐᐅᔪᓂᒃ ᐃᒪᖏᓂᒃ. ᐊᓯᖏᑦ ᑕᑯᕋᔭᑐᐃᓐᓇᕆᐊᓖᑦ ᐊᒃᑐᐃᓃᑦ ᐅᔭᕋᖕᓂᐊᖅᑐᓂᑦ ᑕᕆᐅᑉ ᐃᒪᖓᓄᑦ ᐃᓱᖁᓂᐊᑕ ᐱᐅᓂᖏᓄᑦ, ᑕᕆᐅᑉ ᐃᖃᓗᖏᑕ ᓇᔪᒐᖏᓄᑦ, ᐊᒻᒪᓗ ᑕᕆᐅᕐᒥᐅᑕᑦ ᐃᖃᓗᖏᑕᑦ ᖃᓄᐃᖏᑦᑎᐊᖁᓂᖏᑦ ᐱᐅᔪᓐᓃᑐᐃᓐᓇᕆᐊᓖᑦ ᐱᓪᓗᒍ ᐅᒥᐊᕐᐊᓕᕆᕝᕕᖕᒥ ᓴᓇᓂᖏᓐᓄᑦ, ᐅᒥᐊᔾᔪᐊᑦ ᐃᖏᕐᕋᔭᖕᓂᖏᓄᑦ, ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᑦ ᐃᒃᑕᖁᑎᖏᑲ ᐃᒥᑕ ᑯᕕᔭᐅᖃᑦᑕᕐᓂᖓᓄᑦ, ᑕᕆᐅᑉ ᐊᕙᑎᖓᓄᑦ ᓄᑖᓂᒃ ᐆᒪᔪᕋᓛᓂᒃ ᓴᖅᑮᑐᐃᓐᓇᕆᐊᓖᑦ, ᐊᒻᒪᓗ ᐊᑐᕈᖅᓯᒪᔪᑦ ᐃᒪᕈᔪᐃᑦ ᑯᕕᔭᐅᓂᖏᓄᑦ, ᓴᕕᕋᔭᒃᓴᐅᑉ ᐳᔪᕐᓗᖓᑕ ᑭᕕᕝᕕᒋᔭᖏᓄᑦ, ᐃᒪᕐᒥᓪᓗ ᓂᐱᖅᑯᖅᑐᓂᐊᓄᑦ. ᐊᑐᕈᒪᔭᑦ ᓱᕋᐃᓗᐊᖅᑕᐃᓕᒪᓂᕐᒧᑦ ᓴᖅᑭᑐᐃᓐᓇᕆᐊᓕᓐᓄᑦ ᐊᒃᑐᐃᓂᕐᓄᑦ ᐃᓚᖃᖅᑐᑦ ᐊᑐᓕᖅᑎᑦᑎᓂᕐᒥᒃ ᑲᒪᒋᔭᖃᕐᓂᕐᒧᑦ ᐸᕐᓇᐅᑎᓂᒃ, ᓲᕐᓗ, ᑕᕆᐅᕐᓂ ᖃᐅᔨᓴᕐᓂᕐᓄᑦ ᐸᕐᓇᐅᑎ, ᐅᓯᒃᑕᐃᔪᓄᑦ ᓂᕐᔪᑎᓄᓪᓗ ᑲᒪᒋᔭᐅᔾᔪᑎᖓ ᐸᕐᓇᐅᑏᖅ, ᑐᐊᕕᕐᓇᖅᑐᒃᑯᑦ ᐅᐸᒍᑎᓂᖅ ᐊᒻᒪᓗ ᑯᕕᔪᖃᑲᓪᓚᖕᓂᖅᐸᑦ ᐸᕐᓇᐅᑎᖏᑦ, ᐊᕙᑎᒧᑦ ᓴᐳᒻᒥᔾᔪᑎᑦ ᐅᔾᔨᖅᓱᑎᐅᔪᓄᓪᓗ ᐸᕐᓇᐅᑏᑦ, ᑕᕆᐅᖑᙱᑦᑐᒥᒃ ᐃᒪᖃᖅᑐᑦ ᐃᒪᕐᒥᐅᑕᑦ ᓇᔪᒐᕆᔭᖏᓄᑦ ᐊᐅᓚᑦᑎᔾᔪᑏᑦ ᐸᕐᓇᐅᑎᖏᑦ. ᓇᔪᒐᕆᔭᓄᑦ ᓱᕋᐃᓃᑦ ᐅᑎᖅᑎᑕᐅᓇᓱᒃᑲᔭᖅᑐᑦ ᓴᓇᔭᐅᓗᑎᒃ ᓄᑖᖑᔪᑦ ᓇᔪᒐᕆᔭᒃᓴᐅᓲᑦ ᐊᓯᐊᒍᑦ, ᐊᑐᕐᑯᔭᐅᓯᒪᔪᑦ ᐃᖃᓗᓕᕆᓂᕐᒧᑦ ᐱᕐᑯᔭᕆᔭᖓᑕ.
- **ᑕᕆᐅᑉ ᐆᒪᔪᖏᑦ –** ᐊᒃᑐᐃᓂᐅᑐᓐᓇᕆᐊᓖᑦ ᑕᕆᐅᕐᓂ ᓂᕐᔪᑎᓄᑦ ᐱᖃᓯᐅᔾᔨᕗᑦ ᐃᓃᖅᑕᐅᓗᑎᒃ ᑐᓚᒃᑕᕐᕕᐅᑉ ᐊᖏᒡᓕᒋᐊᕐᓂᖓᓄᑦ, ᐱᓂᕐᓗᒃᑕᐅᓂᕐᓄᑦ ᑐᓲᑦᑎᐊᕈᓐᓃᕐᓗᑎᒃ, ᑐᓲᑦᑎᐊᕈᓐᓃᕐᓗᑎᒡᓗ ᓂᐱᓂᑦ

ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᓂᑦ ᑐᓚᒃᑕᕐᕕᓕᐅᖅᑐᓂᓪᓗ (ᓱᕐᓗ ᐃᖅᑲᖓᓄᑦ ᑲᓱᐊᖅᑐᑦ), ᐊᓐᓂᑐᐃᓐᓇᕆᐊᖃᖅᓱᑎᒡᓗ ᑐᕐᑯᓗᑎᒡᔫᓐᓃᑦ ᑕᕆᐅᕐᒥᐅᑦ ᓂᕐᔪᑏᑦ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᓂᑦ ᑐᓗᖅᑕᐅᓗᑎᒃ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᑦ ᐊᖅᑯᑎᐊᒍᑦ. ᐱᐅᖏᑦᑐᓄᑦ ᒥᑭᒡᓕᒋᐊᕈᑏᑦ ᐊᑐᓕᖅᑎᑕᐅᓯᒪᔪᑦ ᑐᓚᒃᑕᕐᕕᐅᑉ ᐋᖅᑭᒃᓯᒪᓂᖓᓄᑦ ᒥᑭᒡᓕᒋᐊᕐᓂᐊᕐᒪᑕ ᐃᓃᖅᑕᐅᔪᑦ ᐊᓯᔾᔨᖅᑕᐅᖏᖏᓪᓗᓐᓃᑦ ᑕᕆᐅᕐᒥᐅᑦ ᓂᕐᔪᑏᑦ ᐃᓂᖏᑦ, ᐱᖃᓯᐅᓪᓗᒍ ᐃᓗᐃᑦᑐᒃᑯᑦ ᑐᓚᒃᑕᕐᕕᒃ ᐊᒃᑐᐃᖏᓐᓂᖅᓴᐅᑎᓪᓗᒍ. ᓂᐹᕿᔭᖓᓃᑦ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᓂᑦ ᒥᑭᒡᓕᒋᐊᖅᑎᑕᐅᓂᐊᖅᑐᑦ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᑦ ᑕᐃᒪᓐᓇᐃᓐᓇᖅ ᓱᒃᑲᑎᒋᕐᑯᓗᒋᑦ ᐃᖏᕐᕋᓕᕋᖓᒥᒃ ᐊᐅᓚᑐᐃᓐᓇᖏᓐᓂᖅᓴᐅᓗᑎᒡᓗ ᑐᓚᒃᓯᒪᓕᕈᑎᒃ ᕿᙵᐊᓂ ᑐᓚᒃᑕᕐᕕᖏᒥ, ᐅᓄᖏᓐᓂᖅᓴᐅᓕᖅᑎᓪᓗᒋᑦ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᑦ ᐃᓯᕈᓐᓇᖅᑐᓄᑦ ᐊᕕᒃᓯᒪᔪᖅ ᖃᐅᔨᓴᕐᕕᖕᒧᑦ ᖃᖓᑐᐃᓐᓇᑦᑎᐊᒃᑯᑦ, 40 ᑭᓛᒥᑕ ᐅᐸᒋᐊᖃᖏᑦᑐᖅ ᑭᒡᓕᖏᓐᓂᑦ ᐊᕕᒃᓯᒪᔪᖅ ᖃᐅᔨᓴᕐᕕᐅᑉ ᐅᒥᐊᕐᔪᐊᓄᑦ ᐅᑕᖅᑭᔪᓄᑦ ᐃᓯᕐᓂᐊᕋᒥᒃ, ᐊᑐᓕᖅᑎᓪᓗᒋᓪᓗ ᓈᒃᑕᕐᓂᕐᓄᑦ ᐱᔪᓐᓇᖏᓐᓂᕐᓂᒃ ᑐᙵᓗᑎᒃ ᓯᑯᐃᑦ ᖃᓄᐃᓐᓂᖏᓐᓄᑦ ᐅᐱᕐᖓᒥ ᐅᑭᐊᒃᓴᒥᓗ.

- **ᓄᓇᐅᑉ ᐊᑐᖅᑕᐅᓂᖓ ᐊᒻᒪᓗ ᐊᓯᖏᑦ ᐃᓈᖃᑎᒌᑦ–ᑮᓇᐅᔭᓕᐅᕋᓱᐊᕈᑎᑦ ᐊᒃᑐᐃᓂᖏᑦ -** ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓ ᓇᓚᐅᑦᑖᖅᑕᖅ ᐱᑕᖃᕐᓂᐊᕐᓂᖓᓂᒃ ᑕᒪᐃᓐᓂᒃ ᐱᐅᔪᓂᒃ ᐱᐅᖏᑦᑐᓂᒡᓗ ᐊᒃᑐᐃᓂᐅᔪᓂᒃ ᑖᒃᑯᓇᓂ ᓄᓇᓕᐅᔪᓂᑦ ᓇᓗᓇᐃᖅᓯᒪᔭᓂᒃ ᐱᓪᓗᒍ ᐃᓈᖃᑎᒌᑦ–ᑮᓇᐅᔭᓕᐅᕋᓱᐊᕈᑏᑦ ᐊᕙᑎᒋᓲᖏᓐᓄᑦ. ᐱᐅᓂᖏᑦ ᐊᒃᑐᐃᓃᑦ ᓴᓇᔨᑕᖃᐅᓕᕈᓐᓇᕐᓂᖓ, ᐊᒻᒪ ᐱᐅᙱᑦᑐᑦ ᐱᒡᒍᓲᔪᐊᖅᑐᓂᒃ ᐃᖅᑲᓇᐃᔭᖅᑎᓪᓚᕆᖕᓂᒃ ᐱᑕᖃᓕᕐᓂᐊᕋᓱᒋᔭᐅᔪᖅ ᐱᓕᕆᑎᓪᓗᒋᑦ ᐃᖅᑲᓇᐃᔭᖅᑐᓕᕆᓂᕐᒧᑦ. ᐱᐅᙱᑦᑐᑦ ᐊᒃᑐᐃᓂᖏᑦ ᓂᕆᐅᒋᔭᐅᒋᕗᑦ ᐃᓈᑉ ᖃᓄᐃᖏᓐᓂᐊᑕ

ᐃᓈᓱᖃᑦᑎᐊᕐᓂᖏᓐᓄᓪᓗ, ᐱᓗᐊᖅᑐᒥᒃ, ᓄᓇᓖᑦ ᐃᓈᖃᑎᒌᑦ ᖃᓄᐃᙱᓐᓂᖏᑦ ᕿᒪᐃᓱᒪᓂᖏᓄᑦ ᓴᓇᔭᖅᑐᖅᓯᒪᓗᑎᒃ ᓄᓘᔾᔭᓐᓂ ᐱᓗᐊᖅᑐᒥᓪᓗ ᓄᑖᙳᔪᓂᒃ ᑮᓇᐅᔭᓕᐊᓂᒃ ᓴᖅᑮᔭᖏᓄᑦ ᐊᒻᒪᓗ ᐃᓗᐊᙱᓕᐅᕈᑎᔪᑦ ᖃᖓᑕᓲᒃᑯᑦ ᑎᑭᑦᑐᑦ/ ᐊᐅᓪᓛᖅᑐᑦ ᐃᖅᑲᓇᐃᔭᕐᓂᖏᑦ ᓴᖅᑭᓲᖏᓄᑦ. ᐱᓕᕆᐊᑦ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᖏᓐᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓᓄᑦ ᐱᑕᖃᕈᓐᓇᕆᕗᑦ ᐱᐅᖏᑦᑐᒥᒃ ᐊᒃᑐᐃᓂᖃᕐᓂᕐᒥᒃ ᐱᖅᑯᓯᖏᑦᑎᒍᑦ, ᓱᓇᒃᑯᑖᖏᑦᑎᒍᑦ, ᓄᓇᒥᒡᓗ ᐊᑐᕐᓂᖏᑦᑎᒍᑦ, ᐱᖃᓯᐅᑎᓪᓗᒍ ᐃᓄᐃᑦ ᐃᓯᕐᓂᖏᑦ ᐊᑐᐃᓐᓇᐅᓂᖏᑕᓗ ᓱᓇᒃᑯᑖᑦ ᓄᓇᕐᑯᑎᖏᓐᓂ. ᐹᕙᓐᓛᓐᑯᑦ ᐱᒋᐊᓪᓚᒃᑲᓐᓂᕈᒪᕗᑦ ᕿᓂᕐᓂᕐᒥᒃ ᐃᖅᑲᓇᐃᔭᖅᑎᒃᓴᓂᒃ, ᐃᖅᑲᓇᐃᔭᖅᑎᓄᑦ ᓄᖅᑲᕈᑕᐅᕙᒃᑯᑦ, ᐱᓕᒻᒪᒃᓴᐃᓃᒃ ᐃᓄᖕᓂᒃ ᓴᓇᔨᐅᔪᓂᒃ ᐊᑐᓕᖅᑎᑦᑎᓗᑎᒃ ᐃᓄᐃᑦ ᐊᒃᑐᖅᑕᐅᓂᖏᓄᑦ ᐱᕚᓪᓕᐅᑎᖏᓄᑦ ᐊᖏᕈᑎᖏᓐᓂᒃ (IIBA) ᓱᕐᓗ ᐋᖅᑭᒃᓯᐃᓗᑎᒃ ᐃᓄᓐᓄ ᐃᖅᑲᓇᐃᔭᖅᑐᓕᕆᓂᐅᑉ ᐊᑐᒐᒃᓴᖏᓐᓂ (IHRS) ᐊᒻᒪᓗ ᐃᓄᖕᓂᒃ ᓂᐅᕕᕐᕕᖃᕐᓂᒧᑦ ᑳᓐᑐᕋᒃᓂᑯᑦ ᐊᑐᖅᑕᐅᔪᒃᓴᓕᐊᖓ (IPCS), ᐊᒻᒪᓗ ᑖᓐᓇ Q-STEP ᐱᓕᒻᒪᒃᓴᐃᓂᕐᒧᑦ ᐃᓕᓐᓂᐊᕈᑖᓂᒃ. ᐹᕙᓐᓛᓐᑯᑦ ᓴᖅᑭᑎᑦᑎᓯᒪᒋᕗᑦ ᐃᖅᑲᓇᐃᔭᖅᑎᓄᑦ ᐊᒻᒪᓗ ᐃᓚᒋᔭᖏᓐᓄᑦ ᐃᖃᔪᖅᑕᐅᕝᕕᖏᒥᒃ ᐅᖃᓪᓚᖃᑎᖃᕈᒪᒃᐸᑕ (EFAP) ᐃᖅᑲᓇᐃᔭᖅᑎᓪᓚᕆᖏᓄᑦ ᖃᑕᙳᑎᖏᓪᓗ ᐸᖅᑭᔭᕆᔭᖏᑦ ᐃᑲᔪᖅᑕᐅᔭᕆᐊᓖᑦ ᖃᑕᙳᑎᒌᓄᑦ–ᐊᒃᑐᐊᔪᓄᑦ, ᕿᑐᖓᖃᐅᓯᕆᓂᕐᒧᑦ, ᐊᓯᖏᓄᓪᓗ ᐃᓈᓱᓕᓂᔭᐅᓂᕐᒧᑦ ᐊᒻᒪᓗ ᐃᑲᔪᖅᑕᔭᕆᐊᖃᕐᓂᕐᒧᑦ.

ᐃᒥᕐᒧᑦ ᐱᔪᓐᓇᐅᑎᓖᑦ

ᐊᖏᓛᖑᔪᖅ ᑕᒪᓐᓇ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓ ᐱᕐᑯᑎᔾᔪᐊᖏᑦ ᐃᓂᖃᖅᑐᑦ ᐃᓄᐃᑦ ᓇᖏᓂᕆᔭᖓᑕ ᓄᓇᖏᓐᓂᒃ. ᐹᕙᓐᓛᓐᑯᑦ ᐅᓪᓗᒥ ᐃᒥᕐᒧᑦ ᑭᖑᕝᕕᐅᑎᒥᒃ ᐊᖏᕈᑎᖃᖅᑐᑦ ᕿᑭᖅᑕᓂ ᐃᓄᐃᑦ ᑲᑐᔾᔨᖃᑎᒌᖏᓐᓂᒃ. ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓ ᓂᕆᐅᒋᔭᐅᖏᑦᑐᖅ ᐊᖏᔪᐊᓗᖏᒃ ᐊᒃᑐᐃᓂᐊᕐᓂᖓ ᑰᖕᓂᖓᓄᑦ ᐅᕝᕙᓘᓐᓂᑦ ᐱᐅᓂᖓ ᐃᒥᖓᓄᑦ ᑰᓲᑦ ᐃᓄᐃᑦ ᓇᖏᓂᖏᑕ ᓄᓇᖏᓄᑦ. ᑭᓯᑐᐃᓐᓇᐃᑦ ᓴᖅᑭᑦᑐᑦ ᑕᕝᕙᖕᒪᑦ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓᓂᒃ ᑲᒪᒋᔭᐅᓇᔭᖅᑐᑦ ᒪᓕᒃᓗᒋᑦ ᐊᑐᖅᑐᖅ ᐃᒥᕐᒧᑦ ᑭᖑᕝᕕᐅᑎᓄᑦ ᐊᖏᕈᑎᐊᓄᑦ.

ᐊᑐᕈᒪᔭᖓᑦ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᖓᓄᑦ ᐅᓪᓗᕐᑯᑎᒃᓴᖏᑦ

ᕿᒥᕐᕈᔭᒃᓴᖅ 1 ᓴᖅᑮᕗᖅ ᓴᓇᔭᐅᓂᒃᓴᖏᓐᓄᑦ ᐅᓪᓗᕐᑯᑎᒃᓴᖏᑦ ᑖᔅᓱᒧᖓ ᐱᓕᕆᐊᑉ ᒪᕐᕈᒋᓕᖅᑕᖓᓄᑦ ᐅᒃᑑᑎᒧᑦ. ᐹᕙᓐᓛᓐᑯᑦ ᑐᕋᒐᖅᑐᑦ ᓴᓇᓯᒋᐊᕐᓗᑎᒃ ᐃᓱᓕᓕᕈᓂ ᐊᕐᕌᒍ 2022 ᐱᓕᕆᔭᐅᓯᒋᐊᕐᓗᓂᓗ ᑖᓐᓇ ᐅᐊᖕᓈᑕ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᖅᕕᖓ 2025ᒥ. ᓴᓇᔭᐅᓂᖓ ᓂᒋᖓᓂ ᓄᓇᓯᐅᑎᑯᑖᖅᕕᖓ ᐸᕐᓇᒃᑕᐅᓯᒪᕗᖅ ᐱᒋᐊᕋᔭᕐᓗᓂ ᐊᒻᒪᓗ

ᑲᑎᓪᓗᒋᑦ ᐅᔭᕋᓐᓂᐊᖅᑕᑦ ᐊᒻᒪᓗ ᐅᓯᖃᖅᑕᖅᑲᑦ ᐊᕐᕌᒍᖓᓂ ᑕᐟᕙᓂ ᐊᒻᒪᓗ ᐅᔭᕋᓐᓂᐊᖅᑐᑦ ᑎᑭᐅᑎᒋᐊᓯᓗᑎᒃ 30 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓂᒃ ᐊᕐᕌᒍᑕᒫᖅ ᐊᕐᕌᒍᐊᒍᑦ 2028. ᐅᔭᕋᓐᓂᐊᕐᕕᒃ ᐊᐅᓚᐃᓐᓇᕋᔭᖅᑐᖅ ᑎᑭᓐᓇᓱᒡᓗᒍ ᐊᕐᕌᒍᖓ 2035; ᐅᔭᕋᓐᓂᐊᕐᕕᐅᑉ ᐊᐅᓚᓂᒃᓴᖓ ᓱᓕ ᑲᔪᓯᓇᔭᖅᑐᖅ
21–ᓄᑦ ᐊᕐᕌᒍᓄᑦ. ᐅᔭᕋᓐᓂᐊᕐᕕᐅᑉ ᒪᑐᔭᐅᓂᒃᓴᖓ ᐅᑎᖅᑎᑦᑎᓃᓪᓗ ᓄᓇᐅᑉ ᐃᓕᖅᑯᓯᖏᓐᓄᑦ ᐱᓕᕆᓃᑦ ᑲᔪᓯᒋᐊᕋᔭᖅᑐᑦ ᐊᕐᕌᒍᑦ ᐱᖓᓱᓄᑦ ᑭᖑᓂᐊᒍᑦ (2036 ᑎᑭᓪᓗᒍ 2038).

ᓄᓇ	2021-2023	2024-2028	2028-2038
ᐅᔭᕋᓐᓂᐊᕐᕕᒃ	6 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓴ ᐊᕐᕌᒍᒥ	12 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓴ ᐊᕐᕌᒍᒥ	30 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓴ ᐊᕐᕌᒍᒥ
ᐅᓯᑲᖅᑕᕐᕕᐅᑉ ᐊᖅᑯᑎᐊ/ᓄᓇᒃᑰᕈᑏᑦ	6 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓴ ᐊᕐᕌᒍᒥ	ᐱᑕᕐᑲᖏᑦᑐᖅ	ᐱᑕᕐᑲᖏᑦᑐᖅ
ᐅᐊᖕᓇᒥ ᐊᖅᑯᑎᑯᑖᒃ	ᐱᑕᕐᑲᖏᑦᑐᖅ	12 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓴ ᐊᕐᕌᒍᒥ	12 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓴ ᐊᕐᕌᒍᒥ
ᓂᒋᕐᒥ ᐊᖅᑯᑎᑯᑖᒃ	ᐱᑕᕐᑲᖏᑦᑐᖅ	ᐱᑕᕐᑲᖏᑦᑐᖅ	18 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓴ ᐊᕐᕌᒍᒥ
ᕿᙵᐊᓂ ᑐᓚᒃᑕᕐᕕᒃ	6 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓴ ᐊᕐᕌᒍᒥ	12 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓴ ᐊᕐᕌᒍᒥ	12 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓴ ᐊᕐᕌᒍᒥ
ᓂᒋᖅ/ᐃᒃᐱᑭᑦᑐᕐᔪᐊᕐᒥ ᑐᓚᒃᑕᕐᕕᒃ	ᐱᑕᕐᑲᖏᑦᑐᖅ	ᐱᑕᕐᑲᖏᑦᑐᖅ	18 ᒥᓕᐊᓐ ᑕᓐᓴ ᐊᕐᕌᒍᒥ

Mary River Project – Phase 2 Proposal

Water Licence Application Executive Summary

Location of the Undertaking

The Mary River Project is an operating iron ore mine located on northern Baffin Island, in the Qikiqtani Region of Nunavut (Figure 1). Baffinland Iron Mines Corporation (Baffinland) is the owner and operator of the Project. Baffinland is planning to initiate an expansion of its Mary River Project, termed the Phase 2 Proposal. The Phase 2 Proposal will involve an increase in the mine production rate at the Mine, the construction of a North Railway located adjacent the Milne Inlet Tote Road (collectively referred to as the Northern Transportation Corridor), and additional ore handling facilities and docking at Milne Port (Figure 2). There will also be an associated increase in shipping activities.

To be able to undertake its Phase 2 Proposal, Baffinland requires a second amendment to its Type A Water Licence 2AM-MRY1325 (the Licence; Nunavut Water Board 2015). This application for a second amendment to the Licence is being submitted to the Nunavut Water Board (NWB or Board) following an addendum to the Final Environmental Impact Statement (FEIS Amendment) having been filed with the Nunavut Impact Review Board (NIRB).

Description of the Undertaking

The Phase 2 Proposal involves increasing the quantity of ore shipped through Milne Port to 12 Mtpa, via the construction of a new railway running mostly adjacent to the existing Tote Road (called the North Railway; Figure 2). The total mine production will increase to 30 Mtpa with 12 Mtpa being transported via the North Railway to Milne Port and 18 Mtpa transported via the South Railway to Steensby Port. Construction on the North Railway will take approximately two years. Shipping of ore from Milne Port will also increase to 12 Mtpa. Once the North Railway has been constructed, construction of the South Railway and Steensby Port will commence. Once the South Railway is in operation mine production will increase to 30 Mtpa.

Phase 2 also involves the development of additional infrastructure at Milne Port, including a second ore dock (Figure 3), expanded stockpile laydowns, rail unloading buildings, and an indoor crushing plant. Shipping at Milne Port will continue to occur between periods of landfast ice presence along the shipping route.

Various upgrades and additional infrastructure will also be required at the Mine Site and along both the north and south transportation corridors to support the increase in production and construction of the two rail lines (Figure 4).

Facilities associated with the South Railway and Steensby Port have yet to be built. Issued for Construction (IFC) drawings and other required submissions will be submitted to the Board in accordance with Part B, Item 10 of the Licence, prior to construction of these project components.

Figure 1 Project Location Map

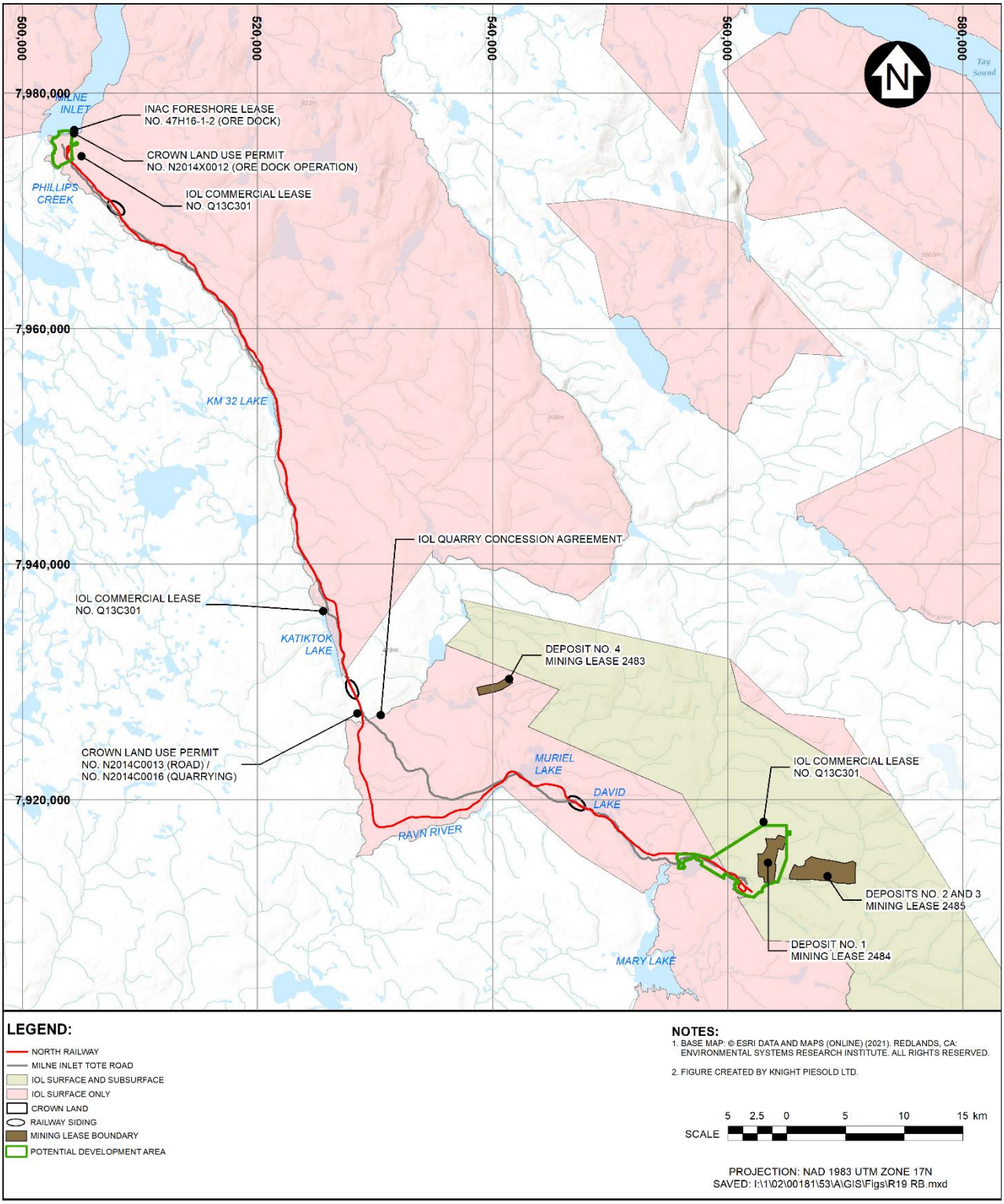


Figure 2 Phase 2 Proposal Project Areas

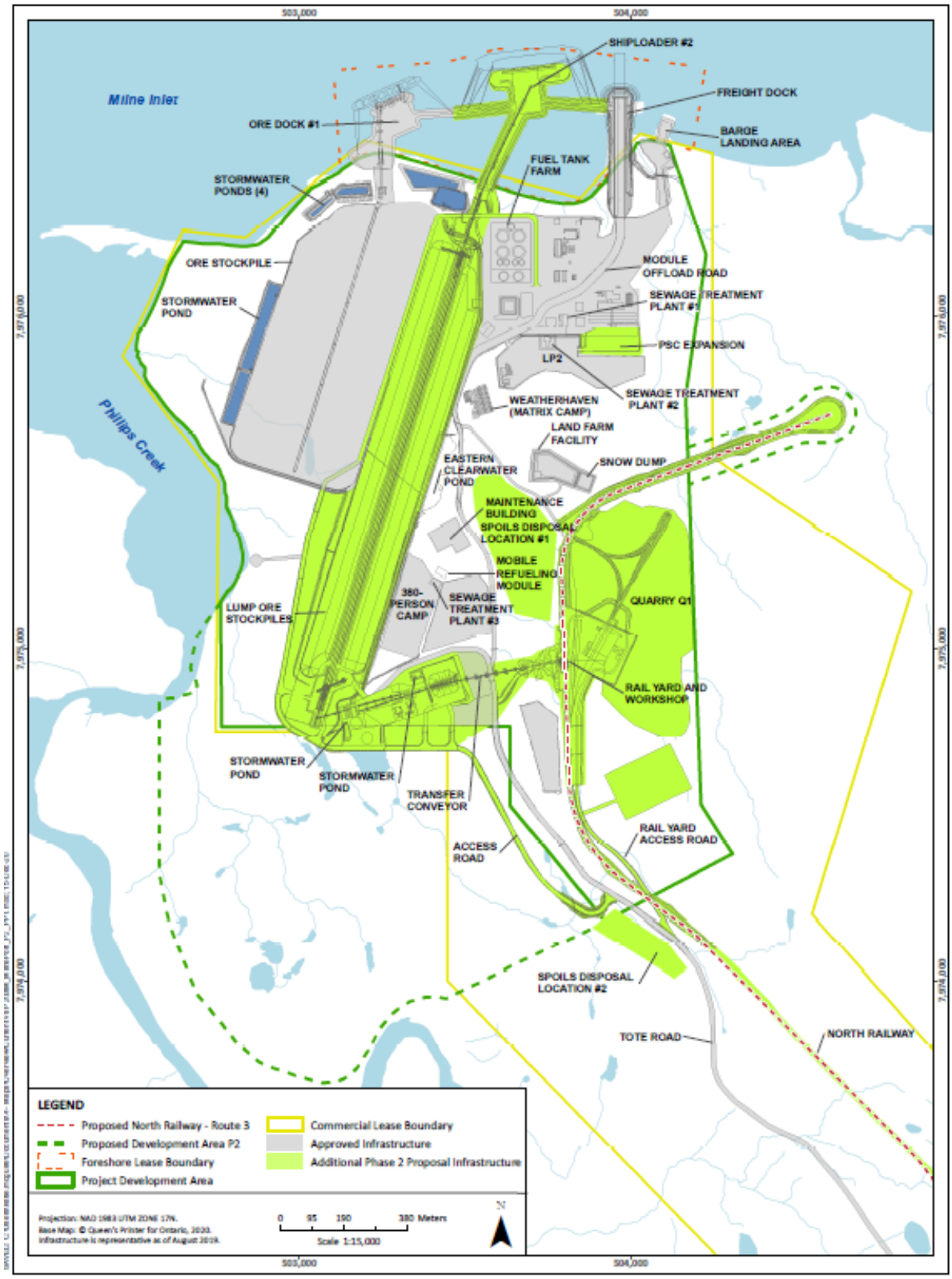


Figure 3 **Milne Port – Phase 2 Proposal Layout**

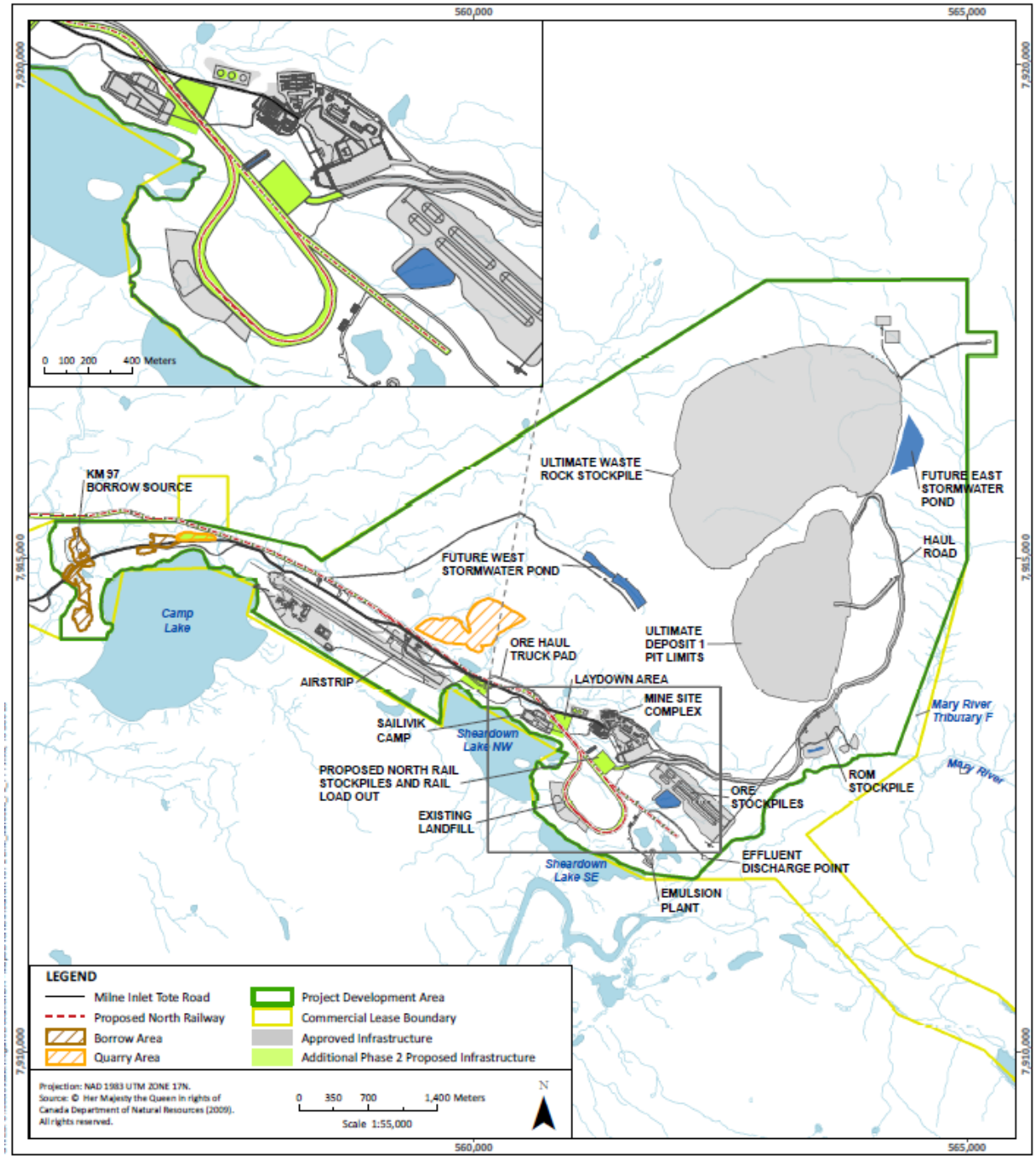


Figure 4 **Mine Site – Phase 2 Proposal Layout**

Water Use

The Phase 2 Proposal will require increases to the daily water withdrawal limits for domestic and industrial water use at Milne Port's two water supplies (Phillips Creek in summer and km32 Lake year-round), and at the Mine Site water supply (Camp Lake).

Water will be used for dust suppression along the Northern Transportation Corridor. The water will be sourced from 21 lakes and streams. A Detailed Water Withdrawal Plan has been prepared that assesses the effects of these water withdrawals on fish and fish habitat. The total daily water withdrawal for dust suppression changes from 1,500 m^3/day from 12 stations to 7,700 m^3/day from 21 stations during railway construction, reducing to 3,740 m^3/day during operations.

Waste Disposal

Existing solid waste management and disposal facilities will continue to be used during the Phase 2 Proposal, in accordance with Baffinland's Waste Management Plan. This includes incinerators at Milne Port and the Mine Site, a landfill at the Mine Site, and hazardous waste storage facilities at both sites. These existing facilities will be adequate to support construction of the additional infrastructure associated with the Phase 2 Proposal (mainly the North Railway), including temporary construction camps established along the North Railway.

Additional waste disposal activities/infrastructure will include:

- Milne Port landfill – A landfill will be constructed within an expanded Quarry Q1 following completion of construction activities
- Milne Port additional settling ponds – Perimeter ditching, with sumps, along the lump ore stockpile and two additional ponds at the rail unloading and crusher area facilities at Milne Port will be constructed to manage runoff. The final discharge point for all stormwater will continue to be the marine environment of Milne Inlet.
- Mine Site Ore Stockpiling and Rail Loading Facilities – Secondary crushing will be relocated indoors at Milne Port; the existing crusher pad, ore stockpile and settling pond will be modified and expanded to accommodate the increased volume of ore destined for Milne Port.

Other Persons or Properties Affected by the Undertaking

There are no persons occupying the general area, though the area has been and continues to be used by local communities, mainly Pond Inlet. Baffinland has undertaken numerous public meetings and community workshops with the five potentially affected North Baffin communities of Arctic Bay, Clyde River, Sanijarak, Igloolik and Pond Inlet since the Phase 2 Proposal was announced in October 2014.

Predicted Environmental Impacts of the Undertaking and Proposed Mitigation Measures

The Phase 2 Proposal will result in a higher maximum production rate at the Mine Site, the construction and operation of the North Railway, construction and operation of a second ore dock at Milne Port, and increased shipping frequency from Milne Port.

None of the activities presented by the Phase 2 Proposal are new, and as such, many of the mitigation measures being implemented for the Approved Project and described in Baffinland's management plans remain relevant. The incremental effects of the Phase 2 Proposal are summarized below:

- **Climate Change** – The transport of iron ore by rail over ore haul truck provides significant fuel efficiency on a per tonne basis and as a result, Phase 2 does not propose to increase life of mine GHG emissions from the Approved Project.
- **Air Quality** – Particulate matter emissions and dust deposition will likely be reduced at the Mine Site. This is due to additional mitigation with secondary crushing moving indoors at the Port. Particulate matter emissions and dust deposition along the Northern Transportation Corridor will increase temporarily during rail construction. Following the construction phase, dust emissions within the Northern Transportation Corridor will be substantially reduced by using rail to haul ore to the port. The concentrations of air quality contaminants at Milne Port will increase, but will not be significant. Baffinland is actively exploring options to reduce dust and to manage runoff of dust at the existing operations.
- **Noise** – Noise levels will temporarily increase at all project sites during the construction phase, and will remain slightly higher than levels from the Approved Project during the operation phase.
- **Landforms, Soil and Permafrost** – Construction of the North Railway will have minor effects to important landforms, crossing one esker feature. Rail construction has the potential to disrupt permafrost conditions, and the railway design incorporates a number of design mitigation measures to minimize these effects and the consequent effects of ground instability on the railway.
- **Surface Water** – The Phase 2 Proposal will involve minor changes to water quantity (flow) resulting from rail construction and the installation of stream diversions. These effects were reviewed and where meaningful increases in flow will occur (mainly from diverting the upstream portion of a stream affected by a rock cut on the railway into an adjacent stream), mitigation measures such as channel improvements or bank armouring will be in place to ensure the receiving stream can handle the increased flows. No changes to the mine plan or waste rock disposal plan will occur as a result of the Phase 2 Proposal. The effects of increased dust deposition at Milne Port on water quality was assessed to be not significant. Other water quality effects, such as construction of the railway and the installation of crossings, will be managed using standard mitigation measures (i.e., sediment and erosion control measures) described in Baffinland's existing management plans.
- **Freshwater Biota** – The railway will involve the installation of a large number of culverts (corrugated and plate arch) and bridges in streams, infilling of streams affected by rock cuts, and encroachment on several ponds or small lakes. A portion of these interactions will occur in waters supporting fish. The railway has been routed to minimize impacts on fish and fish habitat. Other standard mitigation measures have been identified to minimize impacts, and an offsetting plan developed to compensate for serious harm to fish habitat. Baffinland will be seeking an authorization under the Fisheries Act from Fisheries and Oceans Canada.
- **Vegetation** - The Phase 2 Proposal involves an expansion at Milne Port and the creation of the North Railway resulting in additional loss of terrestrial habitat. However, the total area affected is a small proportion of the available habitat and activities will be planned and conducted to reduce the footprint of the Phase 2 Proposal to only that which is necessary. Changes to culturally valued vegetation as a result of the Phase 2 Proposal are predicted to be negligible as the abundance of indicator species (blueberry) is very low in the area. Fugitive dust emissions due to the transport of ore will increase temporarily along the Tote Road during construction,

however once the North Railway is operational, the level of traffic on the road will decrease substantially compared to current operation and construction, as will the corresponding fugitive dust emissions along the road.

- **Terrestrial Wildlife** - Construction, operation and closure activities of the Phase 2 Proposal have the potential to impact distribution and abundance of wildlife in the regional study area (RSA). Habitat can be impacted through direct loss within the footprint of the Phase 2 Proposal or through indirect loss from project activities that create sensory disturbances that reduces the effectiveness (usefulness) of adjacent habitats. Traditional movement patterns can be altered by Phase 2 Proposal related infrastructure or activities that act as a barrier or filter to movement. Wildlife mortality may increase as a direct result of collisions, or indirectly through increased harvesting access. Also, effluent, dust and air emissions released into the environment have the potential to be absorbed, ingested or inhaled by wildlife. However, an evaluation of exposure potential from ore dusting events in selected valued ecosystem component (VECs) concluded that it is unlikely that ore dust deposition from the Project at the rates considered in the assessment would result in levels of metals in blueberries or caribou tissues that would be harmful to human health, if consumed. Baffinland has implemented a Project-wide wildlife policy that has resulted in no direct mortality of caribou.
- **Marine Environment** - The expanded Project footprint in the marine environment will result in the potential loss of productive fish habitat. Other potential effects of the Project on marine water and sediment quality, marine fish habitat, and Arctic char health may result from port construction, vessel traffic, ballast water discharge, which could introduce invasive species to the marine environment, as well as wastewater discharges, ore dust deposition, and underwater noise. Proposed mitigation for potential effects includes implementation of management plans, such as the Marine Monitoring Plan, the Shipping and Wildlife Management Plan, the Emergency Response and Spill Contingency Plan, Environmental Protection and Monitoring Plans, and the Surface Water and Aquatic Ecosystem Management Plan. Habitat loss will be compensated through the creation of new habitat, as required by the Fisheries Act.
- **Marine Wildlife** – Potential Project effects on marine mammals include loss of habitat due to port expansion, disturbance and, hearing impairment, and auditory masking from underwater noise generated by shipping and port construction (i.e., pile driving), and potential injury or mortality to marine mammals from ship strikes along the shipping corridor. Mitigation measures have been incorporated into dock design to reduce loss and/or alteration of marine mammal habitat, including reducing the overall subtidal footprint of the dock. Disturbance effects from ship noise will be reduced through reductions in ship speed, which reduces the overall noise output generated by ship propulsion. Noise will also be reduced by requiring vessels to maintain a constant course and speed when in transit, reducing idling when docked at Milne Port, reducing the number of vessels allowed in the RSA at any given time, a 40km setback from the border of the RSA for vessels waiting to enter, and implementing transit restrictions based on ice conditions in the Spring and Fall These measures will also help reduce ship strikes.
- **Land Use and Other Socio-economic Effects** - The Phase 2 Proposal is predicted to have both positive and adverse effects on LSA communities with respect to the socio-economic environment. Positive residual effect on labour force capacity, and adverse residual effect on competition for skilled workers are anticipated to arise from Project employment opportunities. Adverse effects were also predicted for human health and well-being, particularly, community

social stability due to absence from the community during work rotation arising primarily from the new incomes the Project brings and challenges fly-in/fly-out employment can present. Activities associated with the Phase 2 Proposal have the potential to adversely interact with culture, resources and land use, including Inuit access to and availability of resources and land. Baffinland looks to boost its efforts on the recruitment, retention, and training of its Inuit workforce through the implementation of provisions in the Inuit Impact Benefits Agreement (IIBA) such as the development of an Inuit Human Resource Strategy (IHRS) and Inuit Procurement and Contracting Strategy (IPCS), and the Q-STEP training program. Baffinland has implemented an Employee and Family Assistance Program (EFAP) for permanent employees and their dependents who may require family-related, parenting, or other forms of personal counselling and assistance.

Water Rights

Most of the Phase 2 Proposal infrastructure is located in Inuit Owned Land. Baffinland has an existing Water Compensation Agreement with the Qikiqtani Inuit Association.

The Phase 2 Proposal is not expected to significantly affect the flow or quality of water flowing through Inuit Owned Lands. Any claims that may arise as a result of the Phase 2 Proposal will be subject to the existing Water Compensation Agreement.

Proposed Phase 2 Proposal Schedule

Table 1 presents the development schedule for the Phase 2 Proposal. Baffinland aims to initiate construction in 2022 and aims to start operating the North Railway in 2025. Construction of the South Railway is planned to commence the same year and the operation will reach 30 Mtpa by 2028. The mine will operate through 2035; the mine operating life continues to be 21 years. Mine closure and reclamation activities will be undertaken in the three years following (2036 to 2038).

Table 1 Phase 2 Proposal Schedule

Area	***2021-2023***	***2024-2028***	***2028-2038***
Mine	6 Mtpa	12 Mtpa	30 Mtpa
Tote Road/Trucking	6 Mtpa	NA	NA
North Rail	NA	12 Mtpa	12 Mtpa
South Rail	NA	NA	18 Mtpa
Milne Port	6 Mtpa	12 Mtpa	12 Mtpa
South/Steensby Port	NA	NA	18 Mtpa

NA = not applicable
Mtpa = million tonnes per annum

Projet de la rivière Mary – Proposition de la phase 2

Résumé de la demande de permis d'utilisation d'eau

Lieu de l'entreprise

Le Projet de la rivière Mary est une mine de minerai de fer en activité dans le nord de l'île de Baffin, dans la région de Qikiqtani, au Nunavut (figure 1). Baffinland Iron Mines Corporation (Baffinland) est le propriétaire et l'exploitant du projet. Baffinland prévoit entreprendre une expansion de son projet de la rivière Mary, appelée Proposition de la phase 2. La proposition de la phase 2 comprendra une augmentation du taux de production minière à la mine, la construction d'un chemin de fer du Nord adjacent au chemin Tote de Milne Inlet (collectivement, appelés couloir de transport du Nord) et d'autres installations de manutention du minerai au port de Milne (figure 2). Il y aura également une augmentation associée des activités d'expédition.

Pour être en mesure d'entreprendre sa proposition de la phase 2, Baffinland nécessite une modification à sa licence d'utilisation de l'eau de type A 2AM-MRY1325 (la licence : Office des eaux du Nunavut, 2015). Cette demande de modification à la licence est soumise à l'Office des eaux du Nunavut (OEN ou Office) suite à une révision à l'Énoncé final des incidences environnementales (EIE) déposée auprès de la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions (CNER).

Description de l'entreprise

Cela implique l'augmentation de la quantité de minerai expédiée par le port de Milne à 12 MTPA, par la construction d'un nouveau chemin de fer longeant en grande partie l'actuel chemin Tote (appelé le chemin de fer du nord; figure 2). La production totale de la mine passera à 30 MTPA, dont 12 MTPA seront transportées par le chemin de fer du nord jusqu'au port de Milne et 18 autres autorisées, transportées par le chemin de fer du sud jusqu'au port de Steensby. La construction du chemin de fer du Nord prendra environ deux ans. L'expédition du minerai à partir du port de Milne augmentera également à 12 MTPA. Une fois que le chemin de fer du Nord est construit, la construction du chemin de fer du sud et du port de Steensby débutera. Dès que le chemin de fer du Sud est mise en service, la production minière augmentera à 18 MTPA.

La phase 2 comprend également le développement d'infrastructures additionnelles au port de Milne, y compris un second quai de minerai (figure 3), un élargissement de la région des tas, des bâtiments déchargement du rail, et une installation de concassage intérieure. Les expéditions au port de Milne se maintiendront entre les périodes de glace de rive au long de la voie maritime.

Diverses améliorations et infrastructures additionnelles seront également nécessaires sur le site minier et le long des corridors de transport nord et sud pour soutenir l'augmentation de la production et de la construction des deux lignes ferroviaires (figure 4).

Les installations associees au chemin de fer du Sud et au port de Steensby n'ont pas encore ete construites.Les schemas pour construction(IFC) et les autres soumissions exigées seront soumis a l'Office conformement à l'article 10 de la partie B du permis, ce avant la construction de ces composantes du projet.

Figure 1 **Carte de localisation du projet**

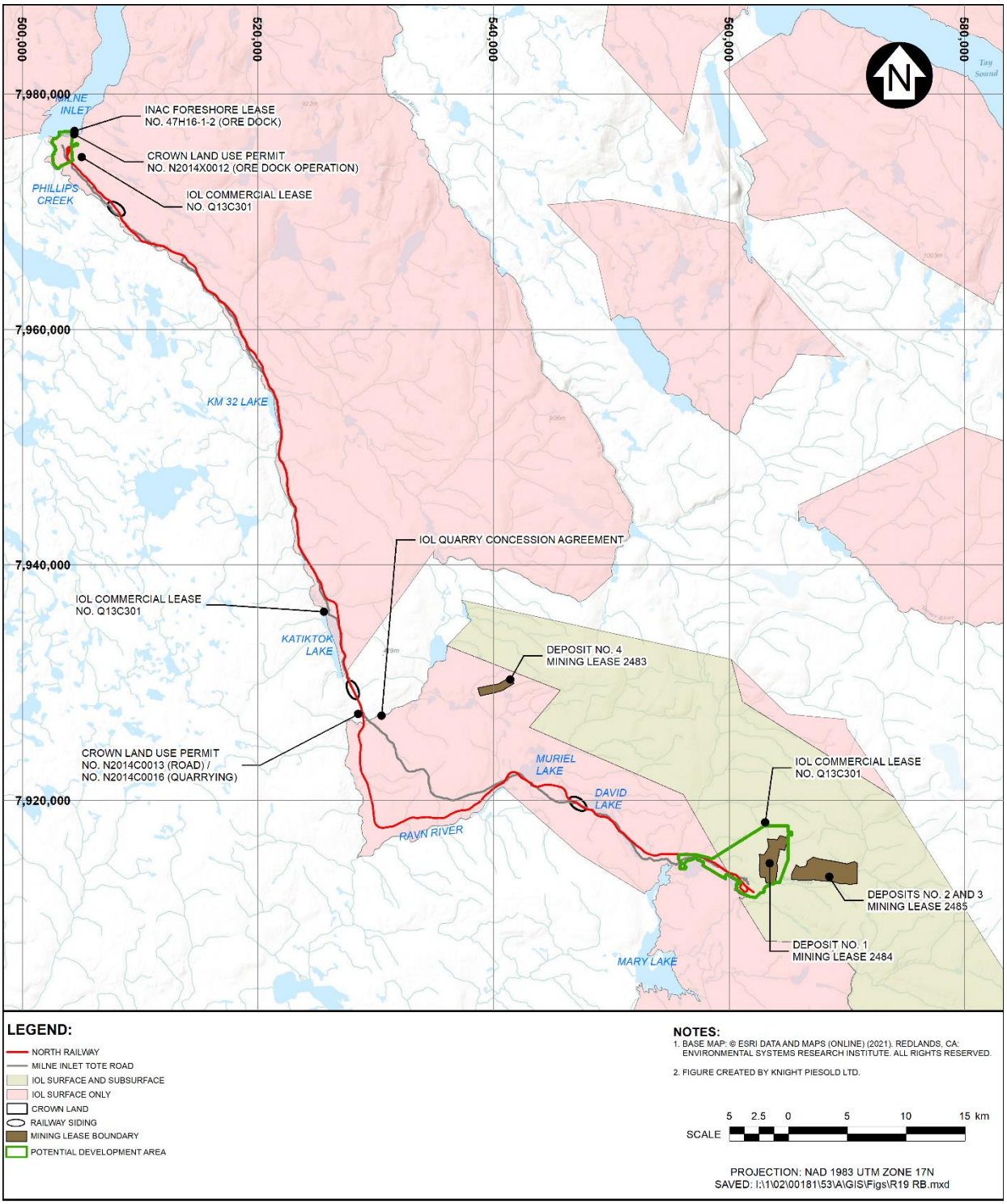


Figure 2 Zones du projet de la Proposition de la phase 2

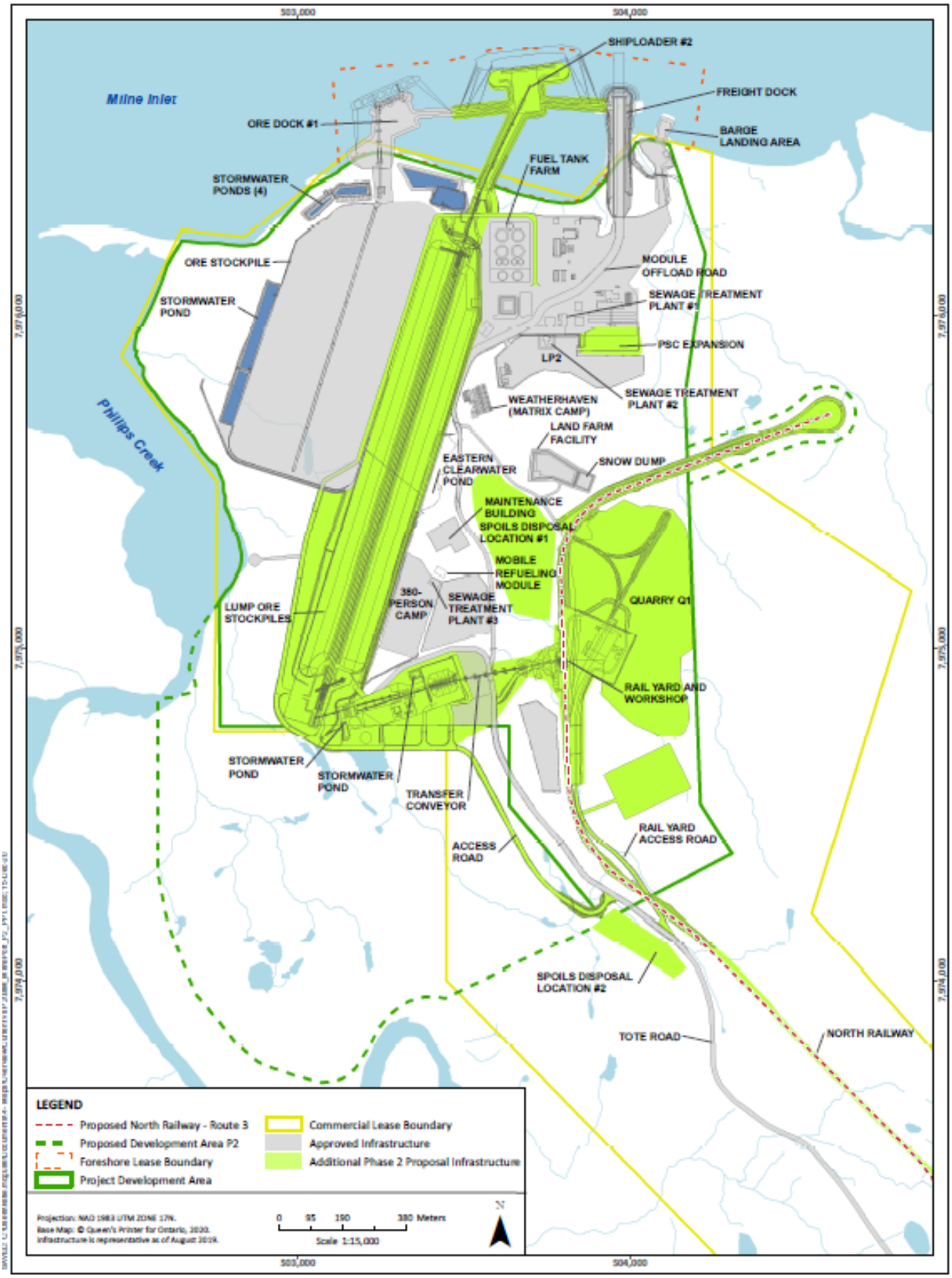


Figure 3 **Port de Milne - Présentation de la proposition de la phase 2**

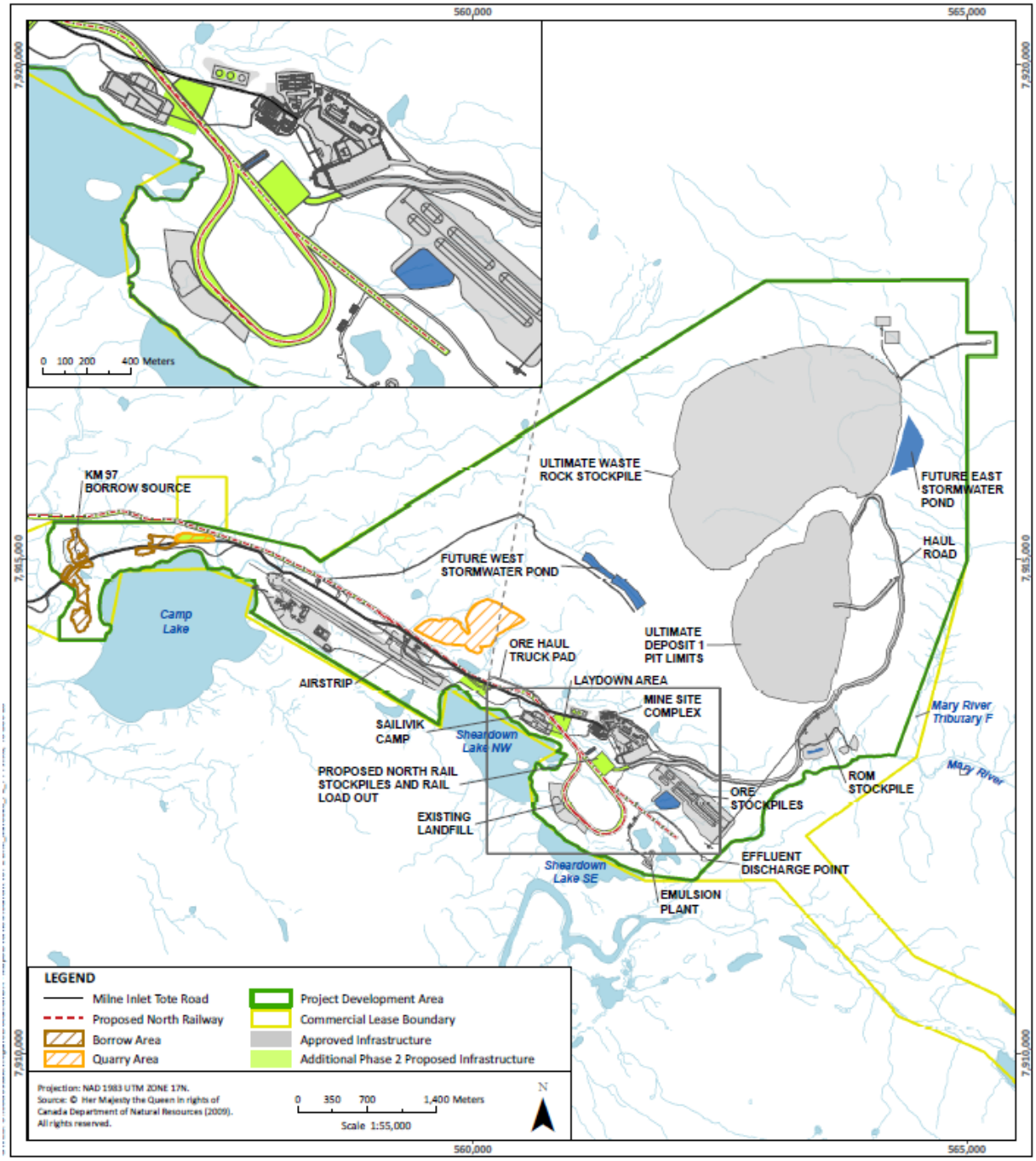


Figure 4 **Site minier - Présentation de la proposition de la phase 2**

Utilisation de l'eau

La proposition de la phase 2 exigera une augmentation des limites quotidiennes de prélèvement d'eau pour utilisation domestique et industrielle des deux sources d'approvisionnement en eau du port de Milne (Phillips Creek en été et le lac du km 32 tout au long de l'année), et du site minier (lac Camp).

L'eau sera utilisée for la suppression des poussières le long du corridor de transport du Nord. La source d'eau compris de 21 réseaux de lacs et rivières. Un plan détailler de prélèvement d'eau a été préparé afin d'évaluer les effets du prélèvement d'eau sur la vie marine et les habitats de poissons. Le prélèvement d'eau total quotidien pour l'élimination des poussières passe de 1 500 m^3/jour auprès de 12 stations à 7 700 m^3/jour auprès de 21 stations pendant la construction du chemin de fer, et vont réduire à 3 740 m^3/jour durant les opérations minières.

Élimination des déchets

Les installations existantes de gestion et d'élimination des déchets solides continueront d'être utilisées pendant la phase 2 de la proposition, conformément au plan de gestion des déchets de Baffinland. Ce plan comprend l'utilisation des incinérateurs du port de Milne et du site minier, une décharge sur le site minier et des installations d'entreposage de déchets dangereux sur les deux sites. Ces installations existantes seront suffisantes pour soutenir la construction des infrastructures additionnelles associées à la proposition de la phase 2 (principalement le chemin de fer du Nord), y compris les camps de constructions temporaires établis le long du chemin de fer du Nord.

Les activités/infrastructures d'élimination des déchets additionnelles comprendront :

- Site d'enfouissement du port de Milne - Un site d'enfouissement sera construit dans une carrière élargie Q1 après l'achèvement des activités de construction.
- Bassins de décantation additionnels au port de Milne - Des fossés périmétriques, avec puisards, le long des tas de minerai en morceaux et deux autres bassins aux installations de déchargement ferroviaire et de concassage du port de Milne seront construits afin de gérer le ruissellement. Le point de rejet final de toutes les eaux pluviales continuera d'être l'environnement marin de Milne Inlet.
- Installations d'entassement de minerai sur le site minier et au site de chargement du chemin de fer - Le concassage secondaire sera relocalisé à l'intérieur du port de Milne; la plate-forme de concassage, le tas de minerai et le bassin de décantation existants seront modifiés et agrandis pour répondre à l'augmentation du volume de minerai destiné au port de Milne.

Autres personnes ou biens affectés par l'entreprise

Personne n'occupe la zone générale, bien que la zone ait été et continue d'être utilisée par les communautés locales, principalement Pond Inlet. Baffinland a tenu de nombreuses réunions publiques et ateliers communautaires avec les cinq collectivités potentiellement touchées du nord de Baffin, Arctic Bay, Clyde River, Sanijarak, Igloolik et Pond Inlet depuis l'annonce de la proposition de la phase 2, en octobre 2014.

Impacts environnementaux prévus de l'entreprise et mesures d'atténuation proposées

La proposition de la phase 2 permettra d'augmenter le taux de production maximal au site minier, de construire et d'exploiter le chemin de fer du Nord, de construire et d'exploiter un deuxième quai au port de Milne et d'augmenter la fréquence d'expédition du port de Milne.

Aucune des activités présentées dans la proposition de la phase 2 n'est nouvelle et, à ce titre, bon nombre des mesures d'atténuation mises en œuvre pour le projet approuvé et décrites dans les plans de gestion de Baffinland demeurent pertinentes. Les effets différentiels de la proposition de la phase 2 sont résumés ci-dessous :

- **Changement climatique** - Le transport de minerai par chemin de fer est plus économique su la consommation de carburant comparer à l'utilisation de camions de transport minerai sur une base par tonne. C'est pour cette raison que la mise en œuvre de la proposition de la phase 2, ne propose pas augmenter la durée de vie des émissions de GES de la mine par rapport au projet approuvé.
- **Qualité de l'air** - Les émissions de particules et les dépôts de poussière seront probablement globalement réduits. Cela est dû à la mise en place de mesures d'atténuation additionnelles associées au déplacement des activités de broyage secondaire à l'intérieur du port. Les émissions de particules et les dépôts de poussière le long du corridor de transport du Nord augmenteront temporairement pendant la construction du chemin de fer. Après la phase de construction, les émissions de poussière le long du corridor de transport du Nord seront considérablement réduites par l'utilisation du chemin de fer pour transporter le minerai jusqu'au port.. Les concentrations de contaminants nuisant à la qualité de l'air au port de Milne augmenteront, mais pas de manière significative. Baffinland continue à explorer autre option afin de réduire les dépôts de poussière et de gérer le ruissellement de poussière aux opération existantes.
- **Bruit** - Les niveaux de bruit augmenteront temporairement sur tous les sites du projet pendant la phase de construction et demeureront légèrement supérieurs aux niveaux du projet approuvé pendant la phase d'exploitation.
- **Reliefs, sol et pergélisol** - La construction du chemin de fer du Nord aura des effets mineurs sur les reliefs importants par la traversée d'un esker. La construction des chemins de fer pourrait perturber les conditions du pergélisol; leur conception comprend par conséquent un certain nombre de mesures d'atténuation visant à minimiser ces effets et les conséquences de l'instabilité du sol sur le chemin de fer.
- **Eaux de surface** – La proposition de la phase 2 entraînera des changements mineurs à la quantité d'eau (débit) résultant de la construction du chemin de fer et de l'installation de dérivations de cours d'eau. Ces effets ont été examinés et, dans les endroits où des augmentations significatives du débit se produiront (principalement en détournant la partie amont d'un cours d'eau touché par une coupe de roche dans un cours d'eau adjacent), des mesures d'atténuation telles que l'amélioration des chenaux ou l'armement des rives seront prises pour s'assurer que le flux de réception peut gérer les flux accrus. Aucun changement au plan de la mine ou au plan d'élimination des stériles n'aura lieu à la suite de la proposition de la phase 2. Les effets de l'augmentation des dépôts de poussière au port de Milne sur la qualité de l'eau ont été jugés non significatifs. Les autres impacts prévus sur la qualité de l'eau, tels que la construction du chemin de fer et l'installation de passages, seront gérés au moyen de mesures d'atténuation normales (c.-à-d. des mesures de contrôle des sédiments et de l'érosion) décrites dans les plans de gestion actuels de Baffinland.

- **Biote d'eau douce** - Le chemin de fer nécessitera l'installation d'un grand nombre de ponceaux (ondulée et arche de plaque) et de ponts dans les cours d'eau, le remplissage des cours d'eau touchés par les coupes de roche et l'empiétement sur plusieurs étangs ou petits lacs. Une partie de ces interactions se produiront dans des eaux où vivent des poissons. Le chemin de fer a été aménagé de manière à minimiser les impacts sur le poisson et son habitat. D'autres mesures d'atténuation normales ont été identifiées pour minimiser les impacts, et un plan de compensation a été développé pour compenser les dommages sérieux à l'habitat du poisson. Baffinland demandera une autorisation en vertu de la Loi sur les pêches de Pêches et Océans Canada.

- **Végétation** - La proposition de la phase 2 comprend une expansion au port de Milne et la création du chemin de fer du Nord, entraînant une perte supplémentaire d'habitat terrestre. Cependant, la superficie totale affectée n'est qu'une petite proportion de l'habitat disponible et des activités seront planifiées et menées pour réduire l'empreinte de la proposition de la phase 2 au strict minimum. Les changements à la végétation ayant une valeur culturelle à la suite de la proposition de la phase 2 devraient être négligeables, car l'abondance des espèces indicatrices (bleuets) est très faible dans la région. Les émissions de poussières fugitives dues au transport de minerai augmenteront temporairement le long du chemin Tote pendant la construction, mais une fois le chemin de fer du Nord opérationnel, le niveau de circulation diminuera considérablement par rapport à l'exploitation et à la construction actuelles, tout comme les émissions de poussières fugitives le long de la route.
- **Faune terrestre** - Les activités de construction, d'exploitation et de fermeture de la proposition de la phase 2 pourraient avoir une incidence sur la répartition et l'abondance de la faune dans la ZER. L'habitat peut être affecté par une perte directe dans l'empreinte de la proposition de la phase 2 ou par une perte indirecte causée par les activités du projet qui créent des perturbations sensorielles qui réduisent l'efficacité (l'utilité) des habitats adjacents. Les schémas de mouvements traditionnels peuvent être modifiés par l'infrastructure ou les activités liées à la proposition de la phase 2 qui agissent comme une barrière ou un filtre au mouvement. La mortalité de la faune peut augmenter directement, à la suite de collisions, ou indirectement, en raison d'un accès accru au prélèvement. De plus, les effluents, les poussières et les émissions atmosphériques rejetés dans l'environnement peuvent être absorbés, ingérés ou inhalés par la faune Cependant, une évaluation pour le potentiel d'exposition des poussières minière pour certain composante valorisée de l'écosystème (CVE) a conclue que c'est peu probable les poussières minière émis par la déposition du projet résulterait des niveaux de trace de métaux dans des bleuets ou des tissu de caribou seraient nuisible à la santé humaine, si consumé. Baffinland a mis en œuvre une politique sur la faune à l'échelle du Projet qui a permis d'éviter toute mortalité directe du caribou.
- **Milieu marin** - L'empreinte élargie du projet dans le milieu marin entraînera la perte potentielle de l'habitat productif du poisson. D'autres impacts potentiels du projet sur la qualité des eaux de mer et des sédiments marins, l'habitat du poisson marin et la santé des ombles chevaliers pourraient résulter de la construction de ports, du trafic maritime, des eaux de ballast, lesquelles pourraient introduire des espèces envahissantes dans le milieu marin, de la décharge

d'eaux usées, du dépôt de minerai et du bruit sous-marin. Les mesures d'atténuation proposées pour contrer de tels impacts comprennent la mise en œuvre de plans de gestion, tels que le plan de de surveillance marine, les gestions de la navigation et de la faune, d'un plan d'intervention d'urgence et de lutte contre les déversements, de plans de protection et de surveillance de l'environnement et d'un plan de gestion des eaux de surface et aquatiques. La perte d'habitat sera compensée par la création d'un nouvel habitat, comme l'exige la Loi sur les pêches.

Faune marine – Les effets du projet reportés dans l'évaluation comprennent la perte d'habitat due à l'expansion des installations portuaires, les perturbations, la déficience auditive et le masquage auditif du bruit sous-marin généré par la navigation et la construction portuaire (c.-à- d. battage de pieux) ainsi que les blessures ou la mortalité potentielles des mammifères marins causées par les collisions avec les navires le long du corridor de navigation. Des mesures d'atténuation ont été incorporées dans la conception des quais pour réduire la perte et/ou l'altération de l'habitat des mammifères marins, y compris la réduction de l'empreinte infratidale du quai. Les effets de perturbations causées par le bruit des navires seront réduits grâce à la réduction de la vitesse du navire, ce qui réduit le bruit global produit par la propulsion du navire. Le bruit sera également réduit en obligeant les navires à maintenir un cap et une vitesse constants lorsqu'ils sont en transit, réduire la marche au ralenti lorsqu'ils sont amarrés au port de Milne, réduire le nombre de navire autorisé dans la zone d'étude régionale n'importe quand, 40 km de recul de la frontière de la zone d'étude régionale pour les navires en attente d'entrer, et mettre en œuvre un restriction basé sur l'état de la glace pendant le printemps et l'automne. Ces mesures aideront également à réduire les collisions avec les navires.

- **Utilisation des terres et autres impacts socio-économiques** - On prévoit que la proposition de la phase 2 aura des impacts positifs et négatifs sur les collectivités de la ZEL en ce qui concerne l'environnement socio-économique. Des impacts résiduels positifs sur la capacité de la population active et des impacts résiduels négatifs sur la concurrence pour les travailleurs qualifiés devraient découler des possibilités d'emploi du Projet. Des impacts négatifs ont également été prévus pour la santé et le bien-être, en particulier la stabilité sociale de la communauté due à l'absence de la communauté pendant la rotation de travail, découlant principalement des nouveaux revenus générés par le projet apporte et des défis que pose l'emploi de type volant. Les activités associées à la proposition de la phase 2 peuvent avoir des impacts négatifs sur la culture, les ressources et l'utilisation des terres, y compris l'accès et la disponibilité des ressources et des terres pour les Inuits. Baffinland cherche à accroître ses efforts de recrutement, de maintien en poste et de formation de sa main-d'œuvre inuite en appliquant les dispositions de l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit (ERAI), notamment l'élaboration d'une stratégie de ressources humaines inuites (SRHI) et la mise en œuvre du programme de formation Q-STEP. Baffinland a mis en place un programme d'aide aux employés et aux familles (PAEF) pour les employés permanents et les personnes à leur charge qui peuvent avoir besoin de services de soutien et d'aide personnels liés à la famille et à l'éducation des enfants ou autres formes.

Droits à l'eau

La majeure partie de l'infrastructure de la proposition de la phase 2 est située dans des terres inuites. Baffinland a conclu une entente d'indemnisation pour l'eau avec la Qikiqtani Inuit Association.

La proposition de la phase 2 ne devrait pas avoir d'incidence importante sur le débit ou la qualité de l'eau qui traverse les terres inuites. Toute réclamation qui pourrait découler de la proposition de la phase 2 sera assujettie à l'entente d'indemnisation en matière d'eau existante.

Calendrier avancé pour la proposition de la phase 2

Le tableau 1 présente le calendrier de développement de la proposition de la phase 2. Baffinland vise à lancer la construction à la fin de 2022, et vise à commencer à exploiter le chemin de fer du Nord en 2021. La construction du chemin de fer du Sud est prévue de commencer la même année; l'exploitation et le transport du minerai de fer atteindront un volume de 30 MTPA d'ici 2025. La mine fonctionnera jusqu'en

2035; la durée d'exploitation prévue de la mine demeure toujours 21 ans. Les activités de fermeture et de remise en état des mines seront entreprises dans les trois années qui suivront (de 2036 à 2038).

Tableau 1 Calendrier de la proposition de la phase 2

Région	***2021-2023***	***2024-2028***	***2028-2038***
Mine	6 MTPA	12 MTPA	30 MTPA
Chemin Tote /camionnage	6 MTPA	S. o.	S. o.
Chemin de fer du Nord	S. o.	12 MTPA	12 MTPA
Chemin de fer du Sud	S. o.	S. o.	18 MTPA
Port de Milne	6 MTPA	12 MTPA	12 MTPA
Chemin de fer du Sud /port de Steensby	S. o.	S. o.	18 MTPA

S. o. = Sans objet
MTPA = million de tonnes par an