



**Sommaire des lignes directrices *provisoires*
pour la préparation de l'énoncé des incidences environnementales
du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay
de la Kitikmeot Inuit Association et du gouvernement du
Nunavut
(No. de dossier de la CNER :: 17XN011)¹**

Mars 2018

¹ Ces lignes directrices provisoires pour la préparation de l'énoncé des incidences environnementales ont été élaborées afin de tenir compte du champ de compétence de la CNER au titre de l'article 12, par.12.5.2 de *l'Accord entre les Inuit de la région du Nunavut et Sa Majesté la Reine en chef du Canada* et des exigences prescrites aux par. 26 et 101 de la *Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut*, L.C. 2013, ch.14. Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l'énoncé d'incidences environnementales du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay

Préparé par la

COMMISSION DU NUNAVUT CHARGÉE DE L'EXAMEN DES RÉPERCUSSIONS

B.P 1360

29 rue Mitik

Cambridge Bay, NU X0B 0C0

Téléphone: 1-866-233-3033

Téléc.: 1-867-983-2594

Courriel: info@nirb.ca

Site Web: www.nirb.ca

Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions

Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l'énoncé d'incidences environnementales
du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	3
1.0 Introduction.....	6
2.0 Objectif des lignes directrices de l'EIE	6
2.1 Principes de la CNER pour l'examen des répercussions	7
2.2 Participation publique, Qaujimaningit inuit, Qaujimajatuqangit inuit et connaissances traditionnelles et communautaires	7
3.0 Liste provisoire des éléments de la portée pour le projet de construction de route et de port à Grays Bay	8
4.0 Directives pour le contenu et le format de l'énoncé des incidences environnementales..	8
5.0 Chapitre d'introduction de l'énoncé des incidences environnementales	8
6.0 Composantes et activités du projet	9
6.1 Portée du projet	10
6.1.1 Descrcription détaillée de la proposition de projet	10
6.1.2 Phases du projet	10
6.2 Alternatives.....	11
6.3 Données sur les perspectives économiques et d'emploi du projet	11
7.0 Méthodologie de l'évaluation des répercussions	11
7.1 Portée de l'évaluation environnementale.....	11
7.1.1 Éléments à examiner	11
7.1.2 Portée des éléments.....	11
7.1.2.1 Composantes valorisées de l'écosystème et composantes socioéconomiques valorisées	12
7.1.2.2 Limites de l'évaluation	12
7.2 Consultation publique, Qaujimaningit inuit, Qaujimajatuqangit inuit et connaissances traditionnelles et communautaires	12
7.3 Description de l'environnement et information de base.....	13
7.4 Étude et méthodologie de l'étude	13
7.5 Approche pour l'évaluation des répercussions	13
7.5.1 Effets transfrontaliers.....	14
8.1 Milieu biophysique et évaluation des répercussions	14
8.2 Milieu socioéconomique et évaluation des répercussions	14
8.3 Santé humaine et évaluation des risques dans le milieu	15
8.4 Évaluation des accidents et des défaillances	15
9.0 Système de management environnemental	16
9.1 Plan de management environnemental	16
9.2 Plan de protection de l'environnement	16
9.3 Plans de surveillance et d'atténuation.....	16
9.4 Plans environnementaux pour le milieu biophysique.....	16
9.5 Plans pour l'environnement socioéconomique	17
9.6 Plan de fermeture et de remise en état	18
9.7 Plan de gestion adaptée et de suivi	18
9.8 Importance des effets résiduels.....	18
10.0 Liste des consultants, des organisations et conclusion	18

Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions

Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l'énoncé d'incidences environnementales du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay

Liste des Annexes

ANNEXE A: LISTE PROVISOIRE DES ÉLÉMENTS DE LA PORTÉE DU PROJET DE CONSTRUCTION
D'UNE ROUTE ET D'UN PORT A GRAYS BAY**Error! Bookmark not defined.**

Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions
Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l'énoncé d'incidences environnementales
du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay

TERMES FRÉQUEMMENT UTILISÉS

<i>Accord du Nunavut</i>	<i>Accord entre les Inuits de la région du Nunavut et Sa Majesté la Reine en chef du Canada</i>
EIE	Énoncé des incidences environnementales décrivant les recherches, les méthodes et l'évaluation des répercussions du projet.
<i>LATEPN</i>	<i>Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut</i> , L.C. 2013, ch.14, art.2
Lignes directrices de l'EIE	Les lignes directrices relatives à l'énoncé des incidences environnementales guident le promoteur dans sa préparation d'une évaluation exhaustive du projet.
Phases du projet	Les phases de développement du projet incluent l'approbation, la construction, l'exploitation, la maintenance et la surveillance, la fermeture temporaire (entretien et maintenance), la fermeture définitive (démantèlement et remise en état) et activités post-fermeture.
Projet	Construction d'une route et d'un port à Grays Bay
Promoteur	Compagnie présentant une proposition de projet. Dans ce dossier le gouvernement du Nunavut et la Kivalliq Inuit Association sont les co-prometteurs du projet.

Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions
Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l'énoncé d'incidences environnementales
du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay

1.0 Introduction

Ce sommaire des lignes directrices relatives à l'énoncé des incidences environnementales (Lignes directrices de l'EIE) sera transmis au gouvernement du Nunavut et à la Kitikmeot Inuit Association (les co-promoteurs) pour la préparation d'un énoncé des incidences environnementales du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay (le projet).

L'article 12, par. 12.5.2 de l'*Accord entre les Inuits de la région du Nunavut et Sa Majesté la Reine en chef du Canada* (l'Accord du Nunavut) et l'art.101(1) de la *Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut*, L.C. 2013, ch.14, art.2 (LATEPN) enjoignent la CNER à transmettre aux co-promoteurs les lignes directrices pour la préparation de l'énoncé des incidences environnementales (EIE) du projet, à savoir l'étude de l'impact écosystémique et socioéconomique du projet,

Un EIE est un document produit par le promoteur conformément aux lignes directrices émises par la CNER, dans lequel sont identifiées, prévues, évaluées et enfin transmises des données sur les répercussions écosystémiques et socioéconomiques de la proposition de projet. L'EIS permet aussi de déterminer et de développer des mesures d'atténuation, à savoir des dispositions ou mesures visant à réduire, contrôler ou éventuellement éliminer les incidences d'une activité ou du projet.

Ce sommaire permettra à la population de mieux saisir les lignes directrices *provisoires* de l'EIS et de les commenter. Il favorisera en outre une concordance entre les exigences en matière de données et le projet proposé par les co-promoteurs.

Toutes les données relatives au projet proposé, y compris les lignes directrices complètes de l'EIE (en anglais) et le sommaire en Inuktitut, Inuinnaqtun, Anglais et français des lignes directrices provisoires peuvent être consultées sur le registre public en ligne de la CNER à l'adresse www.nirb.ca, en utilisant les critères de recherche suivants:

- Nom du projet: Construction d'une route et d'un port à Grays Bay
- No. de dossier de la CNER: 17XN011
- Demande No.: 125069

2.0 But des lignes directrices de l'EIE

Ces lignes directrices se présentent sous la forme d'un ensemble de directives et de questions auxquelles les co-promoteurs devront répondre et étayer de résultats dans leur futur document d'EIE afin de satisfaire les exigences de la CNER et des gouvernements fédéral et territorial en matière d'évaluation environnementale (EE). Ces lignes directrices provisoires ont été élaborées à partir des renseignements fournis par les co-promoteurs dans leur proposition de projet et des éléments de la portée provisoire établie par la CNER (voir annexe A). La Commission se basera sur les données recueillies lors de la détermination de la portée provisoire du projet pour élaborer les lignes directrices *révisées* de l'EIE.

Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions
Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l'énoncé d'incidences environnementales du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay

Les lignes directrices *provisoires* de l'EIE seront révisées pour tenir compte des changements apportés à la portée, des commentaires des parties et des commentaires recueillis lors des consultations des collectivités éventuellement touchées. À la fin du processus, la CNER finalisera les lignes directrices définitives de l'EIE et les transmettra aux co-promoteurs pour la préparation de l'étude de l'impact environnemental du projet.

2.1 Principes de la CNER pour l'examen des répercussions

Les lignes directrices provisoires de l'EIE adhèrent aux principes directeurs de la CNER, découlant des objectifs fondamentaux de la Commission, énoncés au par. 12.2.5 de *l'Accord du Nunavut* et à l'art. 23 de la *LATEPN*. Ces principes et les approches à observer par les co-promoteurs lors de leur préparation de l'EIE, sont ci-après résumés. Les critères de chacun de ces principes et approches sont explicités dans les lignes directrices *provisoires* complètes de l'EIE (en anglais) :

- Envisager une approche écosystémique pour s'assurer que l'examen vise à la fois les incidences directes du projet sur les différents éléments de l'écosystème et les interactions inter-éléments.
- Prendre en compte les enjeux socioéconomiques incluant le développement économique, la santé, les loisirs et les autres facettes du bien-être afin de dégager une compréhension culturellement holistique des effets du projet.
- La connaissance des tendances environnementales, économiques et sociales, passées, actuelles et éventuellement futures de la région, potentiellement touchées au cours des phases du projet permettra de mieux saisir les éventuelles répercussions du projet, y compris de possibles effets cumulatifs.
- Protéger le bien-être de tous les résidents du Canada à l'extérieur du Nunavut et inclure les effets transfrontaliers.
- Favoriser la participation à l'examen de la population éventuellement touchée par le projet.
- Inclure le Qaujimaningit inuit, le Qaujimajatuqangit inuit et les connaissances traditionnelles et communautaires.
- Observer une approche préventive, notamment en cas d'incertitude sur les répercussions éventuelles du projet.
- Conformément au principe de développement durable et en vertu de l'art.12, par. 12.2.5 de *l'Accord du Nunavut* et de l'art. 23(1) de la *LATEPN*, la CNER s'assurera, au cours de son examen, de protéger et de promouvoir le bien-être actuel et futur des résidents et collectivités du Nunavut.

2.2 Participation publique, Qaujimaningit inuit , Qaujimajatuqangit inuit et connaissances traditionnelles et communautaires

La participation publique est un objectif fondamental de l'examen de la CNER. Pour obtenir une participation publique significative, la CNER s'attaquera aux préoccupations des Nunavummiut et de la population en général vis-à-vis des effets environnementaux éventuels ou prévus du projet. D'autre part, l'intégration du Qaujimaningit inuit, du Qaujimajatuqangit inuit Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l'énoncé d'incidences environnementales du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay

et des connaissances traditionnelles et communautaires dans l’élaboration de l’EIE des co-promoteurs, est un important critère de l’examen de la CNER, tel que prescrit à l’art.12, par. 12.2.5 de *l’Accord du Nunavut* et à l’art. 101(3) de la *LATEPN*. Les lignes directrices *provisoires* de l’EIE expliquent en détail aux co-promoteurs comment intégrer le Qaujimaningit inuit, le Qaujimajatuqangit inuit et les connaissances traditionnelles et communautaires et comment inciter les collectivités éventuellement touchées, les résidents, les organisations inuites, les groupes autochtones, les organisations gouvernementales et autres, y compris lorsqu’approprié, les administrations voisines de l’extérieur du Nunavut, à participer aux différentes étapes de l’examen des répercussions

3.0 Liste provisoire des éléments de la portée du projet de construction d’une route et d’un port à Grays Bay

Tel que prévu aux alinéas 99(1)(a) et (b) de la LATPEN, la CNER commence sa procédure d’examen en déterminant la **portée du projet** ainsi que la **portée de l’évaluation**. La liste *provisoire* des éléments de la portée émise par la CNER le 30 janvier 2018, a été élaborée à partir des renseignements fournis par les co-promoteurs dans leur proposition de projet de construction d’une route et d’un port à Grays Bay, référée à la CNER par la Commission d’aménagement du Nunavut, le 20 janvier 2017. La liste *provisoire* des éléments de la portée (voir Annex A) a été utilisée pour élaborer les lignes directrices provisoires pour la préparation d’un l’EIE pour le projet de construction d’une route et d’un port à Grays Bay.

4.0 Directives pour le contenu et le format de l’énoncé des incidences environnementales

Les lignes directrices *provisoires* de l’EIE fournissent au promoteur des instructions précises pour rédiger le contenu de chacune des sections de l’énoncé et ce, afin de s’assurer que les principes directeurs de la CNER y soient bien traduits. Par conséquent, le promoteur doit soumettre un EIE comportant au moins:

- Les renseignements prévus l’art.12, par. 12.2.5 de *l’Accord du Nunavut* et à l’art. 101(3) de la *LATEPN* ;
- Un langage clair et précis ; et
- Un document principal et les résumés de chaque volume de l’EIE du projet de construction d’une route et d’un port à Grays Bay, rédigés dans les deux langues officielles du Canada (anglais et français) ainsi qu’en Inuktitut et en Inuinnaqtun.

5.0 Chapitre d’introduction de l’énoncé des incidences environnementales

Des instructions spécifiques visant la teneur de l’introduction de l’EIE sont énoncées dans les lignes directrices provisoires de l’EIE, notamment la description des composantes principales du projet et des activités connexes, les échéanciers, le moment d’exécution de chaque phase et les autres caractéristiques clés. Si le projet s’inscrit dans une séquence de projets, l’EIE en décrira le Commission du Nunavut chargée de l’examen des répercussions Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l’énoncé d’incidences environnementales du projet de construction d’une route et d’un port à Grays Bay

contexte élargi afin de soumettre une demande plus exhaustive. L'EIE devra également comporter une description précise de l'environnement géographique dans lequel se déroulera le projet. Cette description devra être axée sur ces éléments du projet ainsi que sur son environnement afin de pouvoir en saisir les effets environnementaux.

Les co-promoteurs devront en outre s'identifier et expliquer la propriété actuelle et proposée des droits et intérêts dans le projet, les ententes opérationnelles et les structures d'entreprise et de gestion. Ils devront exposer leur politique environnementale et expliquer son application à toutes les entreprises relevant de leur responsabilité opérationnelle, aux employés, aux entrepreneurs et aux fournisseurs. L'EIE devra également comporter une réflexion sur l'expérience des co-promoteurs dans l'environnement nordique du Canada, sinon, décrire les mesures qui permettront de compenser ce manque d'expérience préalable.

Les co-promoteurs devront démontrer leur compréhension du régime de règlementation au sein duquel ils fonctionneront et expliquer son interaction avec les différentes étapes du projet, à savoir *l'approbation, la construction, l'exploitation, la maintenance et la surveillance, la fermeture temporaire (entretien et maintenance), la fermeture définitive (démantèlement et remise en état) et activités post-fermeture*.

De plus, en décrivant l'emplacement du projet dans l'EIE établi à partir de la liste provisoire des éléments (voir annexe A), les co-promoteurs tiendront compte des éléments spécifiques suivants relatifs à la construction d'une route et d'un port à Grays Bay :

- Des cartes géographiques de l'emplacement du projet (à une échelle appropriée), incluant les composantes du projet, les limites du site proposé avec le système de coordonnées PMT (Projection de Mercator Transverse) - les limites de la concession, la zone d'étude du site, la zone d'étude locale, la zone d'étude régionale, la principale infrastructure existante, l'utilisation des terres adjacentes et toute caractéristique environnementale majeure. Les cartes doivent inclure:
 - Le port proposé à Grays Bay ;
 - La station de Jericho ;
 - La route toute saison proposée, incluant les liaisons avec toute route d'hiver ou toute autre route toute saison prévue ;
 - La route d'hiver proposée ;
 - Les sites de carrières prévus le long de la route, les refuges le long de la route d'hiver et les camps le long de la route toute saison; et
 - Toute autre zone individuelle importante du projet comme les ponts de longue portée ou les ponts à travées multiples multi-poutres.

6.0 Composantes et activités du projet

Dans les lignes directrices *provisoires* de l'EIE, le promoteur trouvera de précises directives pour l'élaboration de la section portant sur la conception, la raison d'être et le but du projet. Il y trouvera également les détails qu'il devra en ce qui a trait aux composantes du projet et à toutes les activités qui lui sont systématiquement associées. Pour le projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay, les co-promoteurs devront, pour l'évaluation des effets, intégrer toutes les lignes directrices de la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions. Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l'énoncé d'incidences environnementales du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay

les phases, composantes, activités et ouvrages cernés dans la portée du projet. Les lignes directrices *provisoires* orientent les co-promoteurs dans leur évaluation d’expansions prévisibles du projet actuel, du besoin d’infrastructures nécessaires et des répercussions connexes sociosystémiques et écosystémiques.

Elles soulignent que les hypothèses sous-tendant les caractéristiques conceptuelles, pertinentes pour l’évaluation environnementale, devraient être explicitement stipulées dans l’EIE et que la justification de la raison d’être et du but du projet doit être instruite par une analyse des effets économiques et sociaux, positifs et négatifs se répercutant pendant la durée du projet sur les industries et les collectivités. .

6.1 Portée du projet

6.1.1 Description détaillée de la proposition de projet

Les lignes directrices *provisoires* indiquent au promoteur les éléments à inclure dans la description des composantes du projet et des activités inhérentes à chacune d’entre elles. Dans ce cas-ci, les co-promoteurs devront intégrer dans l’EIE, élaborée à partir de la liste *provisoire* des éléments de la portée (voir annexe A) une description écrite et graphique détaillée (à savoir les cartes, diagrammes, dioramas et plans) des caractéristiques physiques suivantes du projet de construction d’une route et d’un port à Grays Bay:

- a) Le port à Grays Bay;
- b) La route d’hiver;
- c) La route praticable en toute saison;
- d) La station de Jericho;
- e) Tous les travaux et activités connexes, incluant toutes les installations temporaires requises pour la construction des installations préalablement mentionnées, notamment:
 - i. Les structures de contrôle temporaires et les travaux de déviation;
 - ii. Les camps de travail permanents et temporaires;
 - iii. Les routes d'accès et les voies navigables de transport/accès permanents et temporaires ;
 - iv. Les ponts et les passages de cours d'eau;
 - v. Infrastructure pour le traitement des eaux résiduaires et la gestion des déchets;
 - vi. Approvisionnement énergétique pour les camps et les chantiers;
 - vii. Approvisionnement d'eau potable;
 - viii. Lieux d'emprunt et carrières;
 - ix. Gestion des déblais; et
 - x. Chantiers de construction et aires d'entreposage.

6.1.2 Phases du projet

Les lignes directrices *provisoires* relatives à l’EIE indiquent au promoteur les éléments à inclure lors de la description des phases de développement du projet.

Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions
Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l'énoncé d'incidences environnementales du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay

Les co-promoteurs devront en outre fournir d'autres renseignements sur les échéanciers de construction et de mise en exploitation de chaque composante du projet de construction de route et de port à Grays Bay. Ils devront donner une description détaillée de toutes les facettes de l'exploitation et de la maintenance du projet, indiquer la méthodologie et le séquençage proposé du démantèlement de toute l'infrastructure du projet et prévoir des stratégies de restauration/remise en état afin de réinstaurer autant que possible, l'état initial de l'environnement du projet. Les co-promoteurs devront aussi transmettre l'approche, la description, la documentation, la méthodologie, les emplacements et les mesures de sécurité de toutes les composantes et activités de construction prévues. Ces renseignements supplémentaires demandés par la CNER pour le projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay ont trait à des facteurs dégagés de la liste *provisoire* des éléments de la portée (voir annexe A), détaillés dans les lignes directrices provisoires mais complètes de l'EIE (en anglais).

6.2 Alternatives

Les lignes directrices *provisoires* relatives à l'EIE enjoignent les co-promoteurs d'analyser toutes les alternatives à la réalisation des composantes et activités du projet, y compris un "feu rouge" (non réalisation du projet) ainsi que d'identifier et d'appliquer des critères utilisés pour déterminer la faisabilité technique et la viabilité économique de ces alternatives.

En préparant l'EIE, dont les lignes directrices ont été élaborées à partir de la liste *provisoire* des éléments de la portée (voir annexe A), les co-promoteurs devront examiner le point spécifique suivant pour le projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay :

- Autre possibilité de routage et/ou autres sites pour l'emplacement du projet (incluant l'emplacement du port) ayant été envisagés.

6.3 Données sur les perspectives économiques et d'emploi du projet

Afin de saisir le contexte du projet, les lignes directrices provisoires enjoignent les co-promoteurs de décrire les facettes économiques et d'emploi du projet.

7.0 Méthodologie de l'évaluation des répercussions

7.1 Portée de l'évaluation environnementale

7.1.1. Éléments à examiner

Les lignes directrices *provisoires* relatives à l'EIE prévoient la prise en compte d'éléments dans la création des paramètres d'évaluation environnementale, axés sur l'examen de questions et préoccupations pertinentes. L'évaluation environnementale du projet désigné venant appuyer l'examen approfondi de la Commission, doit porter sur les éléments prévus à l'art. 103(1) de la *LATEPN* .

7.1.2. Portée des éléments

7.1.2.1 Composantes valorisées de l'écosystème et composantes socioéconomiques valorisées

Tel que noté dans les lignes directrices *provisoires*, l'EIE doit inclure les composantes valorisées de l'écosystème (CVE) et les composantes socioéconomiques valorisées (CSEV) (collectivement appelées les composantes valorisées C.V), les processus et les interactions entre ces deux types de composantes qui seront vraisemblablement touchées par le projet. D'autres composantes ont été identifiées dans les lignes directrices, typiquement appropriées à des projets au Nunavut, à savoir les composantes biophysiques et socioéconomiques. Les co-promoteurs devraient en tenir compte lors de la sélection des C.V.

De plus, lors de l'élaboration de leur EIE, dont les lignes directrices sont fondées sur la liste provisoire des éléments de la portée (voir annexe A), les co-promoteurs devront sélectionner des C.V spécifiques au projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay :

Composantes valorisées de l'écosystème

- Qualité des eaux souterraines et des eaux de surface, incluant le ruissellement de surface et la fonte des neiges;
- Milieu d'eau douce, incluant:
 - l'habitat, avec passage des poissons et lieux de frai des poissons;
- Routes migratoires des espèces sauvages (terrestres et sur la glace) ;
 - Attention particulières aux caribous, aux zones de mise bas et post mise bas des caribou, routes migratoires et populations actuelles;

Composantes socioéconomiques valorisées

- Activités et savoir traditionnels, incluant les récoltes (espèces sauvages terrestres et mammifères marins), l'utilisation des terres, la sécurité alimentaire, la langue, les récoltes et la pêche culturelles, commerciales, la pêche récréative et la pêche autochtone, telle que définies dans la Loi sur les pêches;
- Les routes traditionnelles saisonnières ; et
- Le réapprovisionnement communautaire.

7.1.2.2. Limites de l'évaluation

Les lignes directrices *provisoires* vont guider les co-promoteurs dans leur description des limites spatiales et temporelles du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay. Ces limites spatiales et temporelles, décrites dans les lignes directrices et appliquées dans l'évaluation environnementale, peuvent varier selon les C.V. Les co-promoteurs devront alors considérer les limites séparément pour chacune des composantes.

7.2 Public Consultation, Inuit Qaujimaningit, Inuit Qaujimajatuqangit, and Traditional and Community Knowledge

Tel que souligné au paragraphe 2.2 de ce résumé, la consultation publique, le Qaujimaningit inuit, le Qaujimajatuqangi inuit et le savoir traditionnel et communautaire constituent un Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l'énoncé d'incidences environnementales du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay

élément essentiel de l'évaluation environnementale et de l'examen approfondi de la CNER. De plus, la pleine participation des Inuits et des autres résidents du Nord au tout début du processus et plus particulièrement la participation de celles et de ceux qui possèdent une connaissance unique de la région, contribuera au succès de l'évaluation environnementale et de l'examen approfondi. Les lignes directrices provisoires relatives à l'EIE orientent les co-promoteurs vers les informations requises pour garantir l'intégration du Qaujimaningit inuit, du Qaujimajatuqangi inuit et du savoir traditionnel et communautaire dans l'EIE. En bref, en préparant leur futur EIE, les co-promoteurs devront fournir les faits saillants des consultations publiques et/ou des sessions de participation entreprises et planifiées afin d'aborder les préoccupations de la population vis-à-vis des répercussions environnementales éventuelles ou anticipées. Les co-promoteurs devront en outre indiquer quels types de données Qaujimaningit inuit, Qaujimajatuqangi inuit et des connaissances traditionnelles et communautaires ont été recueillis puis décrire les rôles et responsabilités de tous les particuliers et de toutes les organisations concernées dans la collecte, l'analyse, l'interprétation et la synthèse de ces données. Ils devront également préciser quels efforts spéciaux ont dû être entrepris pour recueillir les données Qaujimaningit inuit, Qaujimajatuqangi inuit et des connaissances traditionnelles et communautaires auprès des Aînés inuits, des femmes ou des groupes particuliers ou des exploitants familiers avec la zone du projet.

7.3 Description de l'environnement et information de base

Les lignes directrices *provisoires* relatives à l'EIE précisent quels seront les renseignements à inclure dans l'EIE en ce qui a trait à l'environnement, incluant les composantes du milieu actuel et des processus environnementaux, leurs interrelations ainsi que le caractère variable de ces composantes, processus et interactions dans les échelles temporelles appropriées à l'EIE

Les lignes directrices provisoires relatives à l'EIE indiquent aussi aux co-promoteurs les points à considérer en ce qui a trait au milieu actuel et aux tendances environnementales de la zone du projet et à inclure ces données dans l'EIE. .

7.4 Stratégie et méthodologie d'étude

Les lignes directrices provisoires relatives à l'EIE indiquent aux co-promoteurs comment décrire les méthodologies d'étude. Les co-promoteurs seront en effet amenés à expliquer comment ils ont utilisé les connaissances scientifiques, techniques, du Qaujimaningit inuit, Qaujimajatuqangi inuit et des connaissances traditionnelles et communautaires et autres, pour instruire leurs études et tirer leurs conclusions. Ils devront identifier les lacunes importantes en matière de connaissances et de compréhension ainsi que les mesures qu'ils prendront pour y pallier. Ils devront enfin préciser l'impact de ces lacunes sur leurs conclusions

7.5 Approche pour l'évaluation des répercussions

Les lignes directrices relatives à l'EIE indiquent aux co-promoteurs les renseignements à décrire dans l'évaluation des répercussions et les enjoignent à évaluer les répercussions directes, indirectes, à court et à long terme du projet sur les milieux écosystémique et socioéconomique, ainsi que leurs interactions, en focalisant la réponse anticipée des C.V. Les co-promoteurs devront également expliquer dans l'EIE les changements ou répercussions prévus par rapport Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions
Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l'énoncé d'incidences environnementales du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay

aux conditions existantes/de base. Conformément aux lignes directrices, les co-promoteurs devront inclure les effets examinés, leur importance et leur justification et, le cas échéant, expliquer comment ces effets s'intègrent dans une analyse des effets cumulatifs et une analyse des effets transfrontaliers.

7.5.1. Effets transfrontaliers

Les co-promoteurs devront examiner les répercussions transfrontalières du projet. De plus, étant donné la nature du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay, à savoir une route reliant un port sur la côte à la route de glace Tibbitt-Contwoyto, les co-promoteurs devront tenir compte des effets émanant de l'éventuelle utilisation accrue, ou modifiée, de la route de glace et résultant du transport aller-retour pouvant affecter les C.V, à l'intérieur comme à l'extérieur du Nunavut.

8.0 Évaluation de l'environnement et des répercussions du projet

8.1 Milieu biophysique et répercussions

Les lignes directrices provisoires relatives à l'EIE portent sur le milieu biophysique et le processus connexe que devront analyser les co-promoteurs dans le cadre de l'élaboration de leur EIE..

Les co-promoteurs devront en outre fournir des données supplémentaires sur l'évaluation de base et des répercussions de chacune des C.V, telles que répertoriées selon chaque composante du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay. Ces renseignements supplémentaires demandés par la CNER pour le projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay ont trait à des facteurs dégagés de la liste *provisoire* des éléments de la portée (voir annexe A), détaillés dans les lignes directrices provisoires mais complètes de l'EIE (en anglais).

- a) Qualité de l'air
- b) Climat et météorologie
- c) Bruit et vibrations
- d) Environnement terrestre
- e) Caractéristiques géologiques, géologie de surface et du socle rocheux et géochimie
- f) Caractéristiques géologiques et hydrogéologie
- g) Qualité des eaux souterraines et de surface
- h) Qualité des sédiments
- i) Milieu aquatique
- j) Végétation
- k) Environnement terrestre
- l) Oiseaux et habitat pour la faune avienne

8.2 Milieu socioéconomique et répercussions

En vertu des lignes directrices *provisoires* relatives à l'EIE, les co-promoteurs devront fournir des renseignements de base sur la fonction et la stabilité du milieu socioéconomique dans la zone

Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions

Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l'énoncé d'incidences environnementales du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay

régionale de l'étude, avec une évaluation des répercussions correspondantes couvrant toutes les phases de développement du projet. Ils devront également décrire les composantes du milieu socioéconomique et les processus affectant ces composantes telles qu'elles existent sans le projet dans l'EIE.

Étant donné l'exploitation à long terme prévue pour le projet, les promoteurs devront préciser les méthodes de mise à jour des renseignements de base afin de tenir compte des changements qui surviendront au fil du temps dans l'environnement d'exploitation. Ils devront préciser aussi les critères appliqués pour dégager le besoin de mise à jour des données de base.

De plus, les co-promoteurs devront fournir des données supplémentaires sur l'évaluation de base et des répercussions de chaque CSEV, telles que répertoriées ci-après pour chaque composante du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay. Ces données supplémentaires demandées par la CNER pour le projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay ont trait à des facteurs dégagés de la liste *provisoire* des éléments de la portée (voir annexe A), détaillés dans les lignes directrices provisoires mais complètes de l'EIE (en anglais).

- a) Développement et possibilités économiques
- b) Emploi
- c) Éducation et formation
- d) Possibilités d'affaires et de contrats
- e) Caractéristiques démographiques de la population
- f) Connaissances et activités traditionnelles
- g) Utilisation non traditionnelle des terres et des ressources
- h) Ressources patrimoniales
- i) Santé et bien-être
- j) Infrastructure communautaire et services publics
- k) Santé humaine et sécurité

8.3 Évaluation des risques pour la santé humaine et l'environnement

Selon les lignes directrices *provisoires* relatives à l'EIE, les co-promoteurs devront inclure une évaluation des risques pour la santé humaine. Ils devront aussi, dans le cadre de l'EIE, inclure un résumé des mesures d'atténuation proposées pour prévenir ou réduire les effets nocifs pour la santé et les risques environnementaux du projet. .

8.4 Évaluation des accidents et des défaillances

Les lignes directrices provisoires relatives à l'EIE orientent les co-prometteurs en ce qui a trait à l'évaluation des scénarios d'accidents et de défaillances raisonnablement susceptibles de survenir et devant être intégrés dans l'EIE. Les co-promoteurs devront prouver, en tenant compte des mesures d'atténuation proposées dans l'EIE, notamment les mesures préventives et les moyens d'intervention d'urgence, que les scénarios d'accidents et de défaillances les plus probables n'entraineront pas vraisemblablement d'effets de longue durée ni d'effets résiduels sur la population et l'environnement.

Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions

Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l'énoncé d'incidences environnementales du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay

9.0 Système de management environnemental

9.1 Plan de management environnemental

Un plan de management environnemental (PGE) garantit une approche systématique de la gestion constante de toutes les affaires environnementales. Il permet de s'attaquer aux préoccupations par le biais de l'affectation des ressources, la délégation des responsabilités et l'évaluation soutenue des pratiques et ce, en vue de bonifier la performance environnementale grâce à une amélioration continue du système de management. Les lignes directrices *provisoires* de l'EIE orientent les co-promoteurs quant aux renseignements à inclure pour le PGE.

9.2 Plan de protection environnementale

Les lignes directrices *provisoires* relatives à l'EIE indiquent aux co-promoteurs quels seront les renseignements à inclure dans leur EIE pour décrire leur Plan de protection environnementale.

9.3 Plans de surveillance et d'atténuation

Conformément aux lignes directrices *provisoires* relatives à l'EIE, les co-promoteurs devront présenter des plans individuels de surveillance et d'atténuation, inhérents aux différentes facettes du projet et de l'environnement. Ces plans devront être incorporés dans toutes les composantes applicables du projet. Les co-promoteurs devront en outre préciser, dans leurs plans de surveillance et d'atténuation, les critères ou seuils proposés pour déclencher des mesures d'atténuation si les résultats de surveillance le justifient.

9.4 Plans environnementaux pour le milieu biophysique

Les lignes directrices *provisoires* relatives à l'EIE font référence aux plans de management et de surveillance environnementaux que doivent concevoir les co-promoteurs pour éliminer ou atténuer les éventuelles incidences négatives du projet sur le milieu biophysique.

Étant donné que le projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay est censé avoir une durée opérationnelle indéterminée, les co-promoteurs devront indiquer comment ils prévoient à l'avenir actualiser leurs plans de surveillance et de management environnementaux afin de tenir compte des environnements opérationnels en cours. Les plans devront également prévoir les changements qui s'imposeront pour accommoder l'utilisation des routes, port et autre infrastructure, en anticipant raisonnablement les projets éventuels, comme la mise en valeur de minéraux de gisements connus et les transports de réapprovisionnements aller-retour de la côte jusqu'au sud, incluant des destinations au sein des Territoires du Nord-Ouest. .

Les co-promoteurs devront en outre fournir des renseignements supplémentaires sur les plans de gestion et de surveillance environnementales suivants, prévus pour le projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay. Ces données supplémentaires demandées par la CNER pour le projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay ont trait à des facteurs dégagés de la liste *provisoire* des éléments de la portée (voir annexe A), détaillés dans les lignes directrices *provisoires* mais complètes de l'EIE (en anglais).

Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions

Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l'énoncé d'incidences environnementales du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay

- a) Plan de gestion des risques et d'intervention d'urgence
- b) Plan de gestion du combustible
- c) Plan d'urgence en cas de déversement
- d) Plan de gestion de l'eau
- e) Plan de gestion des déchets
- f) Plan de gestion des matières dangereuses
- g) Plan de gestion des routes
- h) Plan de gestion portuaire
- i) Plan de gestion des lieux d'emprunt et des carrières
- j) Plan de gestion des explosifs
- k) Plan de gestion et de surveillance de la qualité de l'air
- l) Plan de réduction du bruit et des vibrations
- m) Plan de gestion des effets aquatiques
- n) Plan de surveillance et d'atténuation à l'égard de la faune
- o) Plan d'aucune perte nette

9.5 Plans pour l'environnement socioéconomique

En vertu des lignes directrices *provisoires* relatives à l'EIE, les co-promoteurs devront présenter les plans, politiques et programmes visant à minimiser les éventuels effets socioéconomiques négatifs et à optimiser les possibles effets positifs sur l'environnement socioéconomique du projet. Ces plans doivent traduire toute la durée du projet et inclure les techniques appropriées d'évaluation et de surveillance (à savoir les indicateurs) qui permettront aux régulateurs d'intervenir de manière opportune et constructive.

Étant donné que le projet est censé avoir une durée opérationnelle indéterminée, les co-promoteurs devront indiquer comment ils prévoient à l'avenir actualiser leurs plans afin de tenir compte des environnements opérationnels en cours. Les plans devront également prévoir les changements qui s'imposeront pour accommoder l'utilisation des routes, port et autre infrastructure d'exploitation future.

Les co-promoteurs devront en outre fournir des renseignements supplémentaires sur les plans socioéconomiques suivants, prévus pour le projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay. Ces données supplémentaires demandées par la CNER pour le projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay ont trait à des facteurs dégagés de la liste *provisoire* des éléments de la portée (voir annexe A), détaillés dans les lignes directrices provisoires mais complètes de l'EIE (en anglais).

- a) Plan d'entreprise
- b) Plan de santé et de sécurité au travail
- c) Plan d'engagement communautaire
- d) Plan de protection des ressources culturelles et patrimoniales
- e) Plan de ressources humaines

Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions

Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l'énoncé d'incidences environnementales du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay

9.6 Plan de fermeture et de remise en état

Les lignes directrices *provisoires* relatives à l'EIE prévoient la mise sur pied d'un plan préliminaire de fermeture et de remise en état ainsi que celle d'un plan préliminaire d'entretien et de maintenance pour le projet. Ces plans indiqueront comment les diverses composantes proposées par les co-promoteurs seront déclassées et les sites remis en état puis fermés après la fermeture des installations du projet.

9.7 Plans de gestion adaptée et de suivi

Les lignes directrices *provisoires* relatives à l'EIE orientent les co-promoteurs quant aux exigences des plans de suivi et de gestion adaptée à inclure dans l'EIE. .

9.8 Importance des effets résiduels

Les lignes directrices *provisoires* relatives à l'EIE enjoignent les co-promoteurs à inclure une évaluation de l'importance des effets résiduels du projet sur les composantes des milieux biophysique et humain, après que les mesures d'atténuation proposées dans l'EIE auront été mises en vigueur. .

10.0 Liste des consultants, des organisations et conclusion

Les lignes directrices *provisoires* relatives à l'EIE exigent l'insertion d'une liste de tous les consultants ayant contribué à la préparation de l'EIE. Elles prescrivent d'inclure dans la conclusion, une analyse succincte de l'ensemble des répercussions socioéconomiques et biophysiques prévues, les effets cumulatifs et transfrontaliers anticipés, les mesures d'atténuation proposées et les effets résiduels. .

ANNEXE A : LISTE PROVISOIRE DES ÉLÉMENTS DE LA PORTÉE DU PROJET DE CONSTRUCTION D'UNE ROUTE ET D'UN PORT A GRAYS BAY

Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions
Sommaire des lignes directrices pour la préparation de l'énoncé d'incidences environnementales
du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay



LISTE PROVISOIRE DE LA PORTÉE DE LA PROPOSITION DE PROJET DE CONSTRUCTION D'UNE ROUTE ET D'UN PORT À GRAYS BAY

La Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions (la CNER ou la Commission) souhaite obtenir des commentaires de la part des parties intéressées pour déterminer la portée de la proposition de projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay par la Kitikmeot Inuit Association et le gouvernement du Nunavut (le promoteur) (la portée du projet), de même que la portée de la révision de la proposition de projet par la CNER (portée de l'évaluation).

PORTEE DU PROJET

1) Description du projet, de son objectif et de sa nécessité

La portée de la proposition de projet comprend tous les travaux physiques, les activités et les engagements, tels qu'établis par la CNER le 17 août 2017, pour le projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay et englobe toute la durée du projet.

a. Sommaire de la proposition de projet

La proposition de projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay (le projet) implique la construction et l'exploitation d'une route praticable en tout temps et d'un port situé dans la région de Kitikmeot. La route commencerait au site de la mine Jericho pour s'étendre vers le nord jusqu'à Grays Bay où un port de haute mer serait construit et exploité. Le projet serait entrepris par un partenariat entre la Kitikmeot Inuit Association et le gouvernement du Nunavut dans l'objectif d'établir une infrastructure qui reliera la route d'hiver de Tibbitt à Contwoyo existante au passage du Nord-Ouest et assurerait un axe de ravitaillement viable économiquement pour les Nunavummiut, le public et les exploitants industriels dans la région. Le commencement du projet est prévu pour juin 2020 avec une phase préalable à la construction de deux (2) ans, la construction s'échelonnerait sur trois (3) ans et l'exploitation s'étalerait sur une durée utile d'au moins 75 ans. Les installations sont conçues pour être semi-permanentes et il n'y a aucun plan de fermeture ou de remise en état des infrastructures.

b. Composantes du projet

i) Route praticable en tout temps

Les activités et les installations comprendraient la construction et l'exploitation d'environ 230 kilomètres (km) de route permanente et praticable en tout temps, administrée par un régime de péage, plus précisément :

- la conception de la route : crête d'une largeur de 8,7 à 10 mètres (m), pente verticale maximum de 6 %, pente transversale maximum de 2,5 % et aides à la navigation appropriées;
- des points d'arrêt pour les camions établis tous les 50 m pour respecter les exigences en matière de sécurité lors de la construction et la réutilisation possible du gravier si les points d'arrêt sont retirés lors de la mise en exploitation;

- jusqu'à 230 zones de drainage seraient nécessaires : environ 18 ponts à franchissement simple ou multiple, jusqu'à 50 ponceaux d'un diamètre variant de 1,5 à 5 m, en plus de nombreux ponceaux d'un diamètre inférieur à 1,5 m;
- jusqu'à quatre (4) campements temporaires durant la construction de la route, déménagés tous les trois (3) mois à mesure que la construction progresse et chaque campement pouvant héberger jusqu'à 80 membres du personnel par année. L'infrastructure additionnelle de campement comprendrait : des bureaux, des ateliers d'entretien, le stockage d'équipement et de matériaux, l'entreposage de carburant (jusqu'à 20 000 litres (L) de diesel entreposés dans des réservoirs Enviro Tank, en plus d'une quantité limitée de gaz propane et d'essence), l'utilisation des eaux et des installations temporaires pour le stockage des déchets et des eaux résiduaires;
- le transport des eaux usées et résiduaires vers le port de Grays Bay ou la station Jericho en vue de leur traitement, incinération ou retour à charge et évacuation à une installation accréditée jusqu'à ce que des infrastructures permanentes de traitement des déchets solides et des eaux usées soient mises en service.

ii) Installation portuaire à Grays Bay

Les activités et les installations comprendraient la construction et l'exploitation d'un port à Grays Bay, ouvert annuellement durant la saison des eaux libres (de juillet à octobre), administré par des droits portuaires, plus précisément :

- le développement initial d'un (1) quai, conçu d'après une entrée au bassin d'un minéralier-navire pétrolier de classe 1A d'une taille de 75 000 tonnes de port en lourd, et la conception d'un deuxième quai lorsque la demande le justifie;
- le dragage des fonds marins pour atteindre la profondeur nécessaire au développement du quai;
- l'installation d'un port pour petits bateaux pour l'amarrage sûr de jusqu'à 50 bateaux, y compris des docks flottants, une plate-forme de départ, un poste de ravitaillement contenant environ 5 000 L d'essence, une tente et une zone de refuge, un stationnement public pour véhicules légers et des digues optionnelles pour réduire la hauteur des vagues dans le port;
- l'installation des aides à la navigation appropriées;
- le transport, le stockage temporaire et la mise à disposition de matériaux et d'équipement, notamment :
 - la mobilisation des matériaux de construction et de l'équipement par l'entremise de deux (2) cargos et barges, le transport par allège et la livraison sur la rive de Grays Bay, suivis de livraisons annuelles par transport maritime au cours de la construction et de l'exploitation;
 - au cours de la construction : l'établissement de zones de rassemblement et de dépôt pour le stockage et l'entretien de l'équipement et des fournitures; d'installations pour le chargement et le déchargement; le dépôt en tas de matériau granulaire; le stockage de carburant, en plus d'aires d'atterrissement des hélicoptères;
 - au cours de l'exploitation : une zone de dépôt et de stockage des conteneurs permettrait la réception, la manutention et l'entreposage de tous les matériels et fournitures nécessaires aux projets d'exploration et d'activité minière, de même qu'au réapprovisionnement de la collectivité;
- l'établissement d'un campement et des installations portuaires connexes : l'hébergement temporaire de jusqu'à 60 membres du personnel au cours de la construction et l'hébergement saisonnier permanent de jusqu'à 20 membres du personnel par année durant l'exploitation; bureaux et bâtiments de soutien; ateliers d'entretien; génératrices; usine de traitement des eaux

- d'égout et de gestion de l'eau; installations pour le stockage des déchets et des eaux usées y compris un site d'ensouflement et un incinérateur; et une héliplate-forme;
- l'établissement d'installations de stockage de carburant dans une enceinte de confinement secondaire qui contiendront initialement 25 millions de litres (ML) de diesel avec un potentiel d'expansion à 100 ML de diesel;
 - l'établissement d'une bande d'atterrissement allant jusqu'à 1 800 m construite initialement à l'emplacement proposé pour la bande permanente ou à une section élargie de la berge le long de la route de Grays Bay, à un endroit approprié. La bande d'atterrissement permanente en gravier de 1 800 m et le chemin d'accès seraient construits et exploités toute l'année et impliqueraient des infrastructures de soutien comme le contrôle de la circulation aérienne, des installations de stockage de carburant pouvant renfermer jusqu'à 90 000 L de carburéacteur, un abri pour personnes, un abri pour cargos et un entrepôt du matériel d'entretien pour le stockage du chasse-neige et les appareils de nivellation du terrain d'aviation;
 - le développement progressif d'installations pour des utilisateurs tiers, y compris des résidences, un hôtel et des installations commerciales qui pourraient nécessiter un nivellation de terrain.

iii) Station Jericho

Les activités et les installations comprendraient l'établissement de la station Jericho, au site actuel de la mine Jericho ou à proximité, pour l'équipe d'entretien et les camionneurs, ce qui comporterait :

- la construction et l'exploitation d'un stationnement pour véhicules, d'un campement pour trois (3) personnes, de bureaux, d'un poste de ravitaillement, d'un abri et d'un système d'alimentation en eau, d'une installation de traitement des déchets et d'un aménagement énergétique connexes. Les déchets seront retournés à charge à l'installation accréditée ou éliminés à la station Jericho si un incinérateur et une installation de stockage des déchets sont établis;
- l'utilisation optionnelle de la bande d'atterrissement existante, associée avec la mine Jericho, au cours de la construction pour mobiliser la main-d'œuvre et transporter les fournitures. Durant l'exploitation, l'utilisation potentielle de la bande d'atterrissement existante à la mine Jericho pour les interventions d'urgence;
- le stockage de jusqu'à 5 000 L de carburant à la bande d'atterrissement dans des fûts de stockage ou des conteneurs Enviro Tank;
- l'établissement d'un parc de stockage dans une enceinte de confinement secondaire pour contenir jusqu'à 20 ML de carburant;
- la construction de zones de rassemblement pour stocker les matériaux en transit de Grays Bay jusqu'à la mise en service de la route d'hiver.

iv) Route d'hiver

Les activités et les installations comprendraient la construction et l'exploitation d'une route d'hiver pour relier les divers emplacements, notamment :

- durant la construction, des sections de la route d'hiver seraient érigées pour accéder aux carrières et aux campements mobiles le long de la route praticable en tout temps;
- au cours de la phase préalable à la construction et sur une base annuelle par la suite : une route d'hiver reliera la station Jericho au lac Contwoyto et à la route d'hiver de Tibbitt à Contwoyto pour le transport de fournitures;
- durant la construction : environ 1 000 camions transporteront des fournitures chaque hiver, et la circulation annuelle devrait diminuer de façon considérable au cours de l'exploitation.

v) Exploitation de carrières

Les activités et les installations comprendraient l'exploitation de carrières de jusqu'à 40 emplacements temporaires et permanents pour fournir jusqu'à 8 000 000 mètres cubes (m³) de roches pour la construction de la route et du port; l'exploitation de carrières diminuerait jusqu'à 100 000 m³ annuellement après la mise en service pour assurer l'entretien de la route. Il y aurait un emplacement à tous les sept (7) kilomètres environ, idéalement à moins de 500 mètres de la route praticable en tout temps proposée, et une carrière sur trois aurait le potentiel de devenir permanente pour la durée de vie du projet. Le dynamitage pourrait être requis pour certaines carrières, voire toutes, au cours de la construction. Les explosifs seraient stockés conformément aux règlements.

vi) Utilisation de l'eau

Les activités et les installations comprendraient l'utilisation de jusqu'à 600 m³ d'eau par jour (100 000 m³ par année) durant la construction et de moins de 100 m³ par jour durant l'exploitation. Les sources restent à déterminer.

PORTÉE DE L'ÉVALUATION

1) Effets anticipés de l'environnement sur le projet

La portée de l'évaluation tiendra compte de la possibilité que l'environnement arctique exerce des effets sur le projet au cours de sa durée utile, y compris les facteurs particuliers suivants :

- a. le climat et la météorologie, y compris les changements climatiques;
- b. le pergélisol;
- c. les dangers géotechniques, y compris le mouvement de pente, le tassement différentiel ou dû au gel, le soulèvement par le gel et l'érosion par la glace;
- d. l'affaissement du sol;
- e. les inondations;
- f. des conditions géologiques défavorables;
- g. un changement du niveau de la mer.

La portée de l'évaluation tiendra compte du potentiel de conditions dans l'environnement socioéconomique unique du Nunavut, y compris les facteurs particuliers suivants :

- a. la disponibilité et la capacité limitées de la main-d'œuvre;
- b. les limites des infrastructures physiques.

2) Répercussions écosystémiques et socioéconomiques anticipées du projet

L'évaluation du potentiel des répercussions écosystémiques et socioéconomiques occasionnées par les composantes et les activités du projet proposé, telles qu'elles sont indiquées dans la section précédente, tiendra compte des facteurs indiqués ci-dessous. L'évaluation des répercussions de chaque composante écosystémique et socioéconomique valorisée tiendra compte des limites temporelles et spatiales appropriées tout en tirant parti de l'information pertinente provenant de sources scientifiques et du savoir traditionnel et communautaire de l'Inuit Qaujimaningit¹.

- a. Qualité de l'air, y compris les gaz à effet de serre
- b. Climat et météorologie
- c. Bruit et vibration
- d. Environnement terrestre, y compris :
 - i) l'écologie terrestre;

¹ Inuit Qaujimaningit englobe les connaissances traditionnelles des Inuits (et ses variantes) ainsi que l'épistémologie inuite en ce qui concerne les valeurs sociétales inuites et le savoir inuit (contemporains et traditionnels).

- ii) la topographie et le sol;
 - iii) le pergélisol et la stabilité du sol.
- e. Caractéristiques géologiques, y compris des discussions sur la géologie et la géochimie
 - f. Caractéristiques hydrologiques et qualité des eaux de surface
 - g. Hydrogéologie et eaux souterraines
 - h. Qualité des sédiments
 - i. Environnement d'eau douce, y compris :
 - i) l'écologie aquatique;
 - ii) le biote aquatique, y compris les espèces représentatives telles qu'elles sont définies dans la *Loi sur les pêches*, les macrophytes aquatiques, les invertébrés benthiques et d'autres organismes aquatiques;
 - iii) l'habitat, y compris l'habitat du poisson tel qu'il est défini dans la *Loi sur les pêches*;
 - iv) les pêcheries commerciales, récréatives et autochtones, telles qu'elles sont définies dans la *Loi sur les pêches*.
 - j. Végétation terrestre
 - k. Faune terrestre et habitat faunique, y compris :
 - i) les mammifères terrestres représentatifs comprendront le caribou, l'habitat, la migration et le comportement du caribou, le bœuf musqué, le carcajou, le grizzli, l'ours polaire, le loup et d'autres espèces moins visibles qui pourraient être exposées au maximum à des contaminants, avec une attention particulière aux effets sur le caribou des hardes de Bathurst, Dolphin et Union;
 - ii) les voies de migration et les écouds de la faune, avec une attention particulière aux effets potentiels sur la migration de la harde de caribous de Bathurst.
 - l. Oiseaux et habitat pour la faune avienne, y compris :
 - i) les oiseaux de proie;
 - ii) les oiseaux migrants;
 - iii) les oiseaux de mer.
 - m. Environnement marin, y compris :
 - i) l'écologie marine;
 - ii) l'eau de mer et la qualité des sédiments;
 - iii) le biote marin comprenant les poissons et le benthos;
 - iv) l'habitat marin;
 - v) les pêcheries commerciales, récréatives et autochtones, telles qu'elles sont définies dans la *Loi sur les pêches*.
 - n. Faune marine
 - o. Espèces terrestres et marines en péril, y compris :
 - i) les espèces qu'on envisage actuellement d'inscrire comme préoccupantes en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*;
 - ii) les espèces désignées comme des espèces « en péril » par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada.
 - p. Facteurs socioéconomiques, y compris :
 - i) les occasions de développement économique;
 - ii) l'emploi;
 - iii) l'éducation et la formation;
 - iv) les contrats et les occasions d'affaires;
 - v) les caractéristiques démographiques de la population;
 - vi) les prestations et les revenus (taxes, impôts, redevances, etc.).
 - q. Activités et savoir traditionnels et connaissances communautaires, y compris :
 - i) l'utilisation des terres;
 - ii) la sécurité alimentaire;
 - iii) la langue;

- iv) les récoltes culturelles et commerciales.
- r. Activités non traditionnelles d'utilisation des terres et des ressources
- s. Ressources patrimoniales :
 - i) l'archéologie;
 - ii) la paléontologie;
 - iii) la culture.
- t. Santé et bien-être :
 - i) le bien-être des particuliers et des collectivités;
 - ii) le bien-être des familles et la cohésion communautaire.
- u. Infrastructure communautaire et services publics
- v. Santé et sécurité, y compris celles des employés et du public
- w. Effets cumulatifs, avec une attention spécifique au projet en matière de projets d'infrastructure minière et de transport actuels, proposés et anticipés dans un avenir raisonnablement prévisible, plus particulièrement les projets miniers avancés comme ceux d'Izok Lake, d'Ulu et de High Lake, la route d'hiver de Tibbitt à Contwoyto et une route praticable en tout temps en provenance des Territoires du Nord-Ouest
- x. Effets résiduels
- y. Effets hors frontières

3) *Mesures proposées par le promoteur pour éviter et atténuer les répercussions écosystémiques et socioéconomiques indésirables, y compris des plans de contingence*

La portée de l'évaluation comprendra tous les plans de contingence ou de gestion des risques pour éviter ou atténuer les répercussions indésirables occasionnées par les composantes et activités du projet proposé. Ces plans doivent couvrir toutes les phases du projet, le cas échéant. Ces plans doivent tenir compte des limites temporelles et spatiales appropriées et tirer parti de l'information pertinente provenant de sources scientifiques, de meilleures pratiques, de même que du savoir traditionnel et communautaire, et doivent inclure, entre autres :

- a. des mesures d'évitement, d'atténuation et de compensation liées spécifiquement à la compensation des pêcheries pour le projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay;
- b. la réponse aux situations d'urgence;
- c. la réponse aux déversements;
- d. la gestion des marchandises dangereuses;
- e. les accidents et défaillances;
- f. les exigences réglementaires;
- g. la surveillance et la gestion adaptative;
- h. les mesures d'atténuation.

4) *Mesures que le promoteur propose de prendre pour optimiser les avantages du projet, avec une attention particulière accordée aux préférences communautaires et régionales exprimées par rapport aux avantages*

La portée de l'évaluation comprendra les mesures que le promoteur propose de prendre pour optimiser les avantages du projet y compris, entre autres :

- a. la rémunération et les avantages sociaux;
- b. les bienfaits sur la santé;
- c. la santé et le bien-être de l'humain;
- d. l'emploi;
- e. l'éducation et la formation;
- f. l'utilisation des terres;

- g. les contrats et les occasions d'affaires;
- h. tous détails non confidentiels d'une entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits.

5) Mesures proposées par le promoteur pour dédommager les personnes dont les intérêts sont affectés négativement par le projet

La portée de l'évaluation comprendra les mesures que le promoteur propose de prendre pour dédommager les intérêts de parties affectées négativement par le projet, y compris tous les détails non confidentiels d'une entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits convenue en lien avec le projet.

6) Mesures proposées par le promoteur pour restaurer l'intégrité écosystémique après la fermeture permanente du projet

La portée de l'évaluation comprendra tout plan de fermeture et de remise en état pour veiller à ce que les problèmes liés à la fermeture effective et la remise en état de toutes les composantes du projet soient tenus en compte au stade le plus précoce du processus de développement pour ainsi influencer la conception à tenir compte des enjeux environnementaux liés à la fermeture et la remise en état. Ces plans doivent couvrir toutes les phases du projet, le cas échéant. Ces plans doivent tenir compte des limites temporelles et spatiales appropriées et tirer parti de l'information pertinente provenant de sources scientifiques, de meilleures pratiques, de même que du savoir traditionnel et communautaire, et doivent inclure, entre autres :

- a. l'entretien et la maintenance;
- b. la fermeture et la remise en état.

7) Tous programmes de surveillance proposés par le promoteur pour établir et gérer les intérêts écosystémiques et socioéconomiques qui pourraient être affectés par le projet

La portée de l'évaluation comprendra tous les programmes qui seraient établis pour surveiller les répercussions écosystémiques et socioéconomiques potentielles occasionnées par les composantes et activités du projet proposé.

8) Les intérêts dans les terres, eaux et autres ressources que le promoteur a acquises ou cherchent à acquérir

La portée de l'évaluation tiendra compte de tous les intérêts dans les terres, eaux et autres ressources que le promoteur a acquises ou cherche à acquérir, d'après les travaux, activités et entreprises qui constituent la proposition de projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay.

Organisme	Exigences
Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions	Certificat de projet
Office des eaux du Nunavut	Le permis d'utilisation des eaux de type A
Kitikmeot Inuit Association	Permis, baux et servitudes d'utilisation des terres, droits de passage et permis de concession de carrière
Gouvernement du Nunavut – ministère de la Culture et l'Héritage	Permis archéologiques et paléontologiques
Gouvernement du Nunavut – ministère de l'Environnement	Permis de recherche sur la faune, approbation du plan d'urgence en cas de déversement
Institut de recherche du Nunavut	Permis de recherche scientifique
Affaires autochtones et du Nord Canada	Permis d'utilisation des terres de classe A, permis d'exploitation de carrière et permis d'utilisation des terres

<i>Organisme</i>	<i>Exigences</i>
Environnement et Changement climatique Canada	Approbation pour le dragage et du plan d'urgence environnemental
Pêches et Océans Canada	Autorisation en vertu de l'article 35 de la <i>Loi sur les pêches</i>
Ressources naturelles Canada	Permis pour une usine et un dépôt d'explosifs
Transports Canada	Approbations ou exemptions pour eaux navigables et plan d'urgence/de prévention de la pollution par les hydrocarbures en vertu de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> , approbation en vertu de la <i>Loi sur la protection de la navigation</i>
Commission de la sécurité au travail et de l'indemnisation des travailleurs	Permis d'entreposage de détonateurs, permis d'utilisation d'explosifs

9) Options pour mener le projet qui sont réalisables d'un point de vue technique et économique et les répercussions écosystémiques et socioéconomiques de ces options

La portée de l'évaluation tiendra compte de solutions de rechange pour mener le projet qui sont réalisables d'un point de vue technique et économique, de même que les répercussions environnementales de ces solutions de rechange. Cette évaluation comprendra un échéancier et des options de développement autres, de même que la présentation d'une option « irréalisable » ou d'une option « non constructible » en plus de l'option « privilégiée ». L'option « irréalisable » est non seulement une option indépendante potentielle, mais sert aussi de base de référence pour la comparaison d'autres options de développement qui pourraient être proposées raisonnablement dans les circonstances.

10) Toute autre question ou information pertinentes

La portée de l'évaluation comprendra toute autre question que la CNER estime pertinente, notamment :

- a. les innovations techniques non testées dans l'Arctique y compris la nouvelle technologie pour la conception et l'exploitation d'un port et d'une route;
- b. l'Inuit Qaujimaningit, les connaissances traditionnelles et communautaires;
- c. un énoncé des principes et des pratiques de consultation;
- d. l'analyse des effets importants;
- e. l'analyse de durabilité;
- f. les interactions avec les composantes valorisées de l'écosystème et les composantes socioéconomiques valorisées;
- g. les discussions sur des projets de développement des ressources similaires dans d'autres territoires;
- h. le développement futur prévu et le niveau d'incertitude correspondant.