

**COFEX-NORD
RAPPORT DE VISITE
ELÉMENTS DE SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL**

**QUAI DE CANADIAN ROYALTIES INC.
BAIE DÉCEPTION
2-3-4 septembre 2014**

Contexte et déroulement de la visite

1. Le représentant du COFEX-Nord, M. Pierre Philie a été tenu informé des délais de transport de la barge à partir du sud de la province. M. Philie s'est rendu en hélicoptère à la Baie Déception mardi le 2 septembre. Son arrivée à la Baie Déception le surlendemain de la mise en place de la barge découle du peu d'envolées aériennes à destination de l'aéroport Donaldson (une fois la semaine).

Le représentant du COFEX-Nord a été très bien reçu par les employés de Canadian Royalties Inc., bien nourri et bien logé. Au cours de son séjour là-bas il a pu visiter les lieux à sa guise et il a également rencontré des gens très professionnels et respectueux (aussi bien à l'égard de l'environnement que de la population inuit). Il a été accompagné tout au long de ces deux journées (mardi et mercredi 2 et 3 septembre) par Mme Anissa Amri (WSP, anciennement GÉNIVAR), qui s'occupait du suivi environnemental, et par M. Harold Schmidt (superviseur de chantier pour Canadian Royalties Inc.). Toutes les personnes rencontrées sur le site étaient plus que disponibles à répondre à ses attentes.

Lors de son séjour à la Baie Déception les 2 et 3 septembre, les travailleurs s'affairaient à mettre la touche finale avant que le bateau MV Nunavik puisse s'accoster. Le bateau était déjà sur place en attente que les travaux soient terminés.

Une délégation d'une vingtaine de Chinois, des membres des corporations foncières de Salluit et de Kangirsujuaq, de même que des représentants de Makivvik étaient sur place lors de l'inauguration du quai, mercredi le 3 septembre. Le représentant du COFEX-Nord a eu l'opportunité de rencontrer des gens impliqués dans le dossier du quai et il a également pu discuter avec les représentants inuit. Tous ont été impressionnés par l'infrastructure qui devait être pleinement opérationnelle au cours du week-end les 6-7 septembre.

2. Lorsque le représentant du COFEX-Nord a quitté la Baie Déception pour rejoindre le site minier EXPO il ne restait qu'à raccorder une partie du convoyeur.

Un problème mécanique empêchait cette section de se coupler à l'ensemble du réseau. Le tout devait être réparé vendredi le 5 septembre, ce qui permettait au bateau de s'accoster pour un premier chargement à partir du quai (barge).

La journée de jeudi (4 septembre) sur le site EXPO a été utilisée pour rédiger une partie du présent rapport et pour compléter sa connaissance du dossier en discutant avec les gens disponibles sur place. Lors de ce séjour, le représentant de COFEX-Nord a également discuté avec M. Stéphane Twigg (Surintendant environnement de CRI).

Mesures applicables dès le début de la phase de construction

3. Un comité de surveillance et de suivi environnemental a été créé pour superviser l'application des mesures d'atténuation et des programmes de surveillance et de suivi environnemental durant les phases de construction et d'exploitation. Ce comité est composé de : Gail Amyot et Stéphane Twigg (Canadian Royalties Inc.), René Lapierre et Isabelle Mayrand (Transport Canada), Catherine Pinard (Administration régionale Kativik) et Pierre Philie (Administration régionale Kativik et COFEX-Nord).

4. Le promoteur (Canadian Royalties Inc.) a mandaté la firme WSP pour effectuer la surveillance des travaux associés à la mise en place de la barge (qui servira de quai permanent pour la compagnie minière); la barge est arrivée à la Baie Déception le 29 août 2014. Dès le 31 août le quai était prêt à accueillir le navire MV Nunavik. Ce dernier était déjà dans la Baie Déception depuis le 12 août. Le navire devait s'accoster au quai, vraisemblablement le 5 septembre, juste avant la mise en opération du convoyeur. Au moment du chargement, le nickel et le cuivre qui avaient déjà été mis en sacs se partageraient l'espace dans les cales du navire avec le nickel et le cuivre acheminés en vrac par convoyeur quelques 5 jours après le début du chargement des sacs. Au cours de la période de mise en place de la nouvelle infrastructure portuaire Mme Anissa Amri (WSP) et deux collègues inuit, M. Pitsiulaq Uqittuq et Mme Lisa, étaient présents sur le site. Ces derniers ont observé attentivement les diverses opérations effectuées, et cela à partir du 26 août (dans le cas de Mme Amri).

5. Un rapport de surveillance et de suivi environnemental sera remis par WSP à Canadian Royalties Inc. vers la fin du mois de septembre 2014. Ce rapport pourra être transmis aux autorités régionales, provinciales et fédérales ultérieurement. Comme la période de mise en opération du quai n'a nécessité que quelques jours, aucune réunion avec les membres du comité de surveillance et de suivi environnemental n'a pu avoir lieu à ce moment. Le représentant du COFEX-Nord (M. Pierre Philie) a pu accéder au site de la Baie Déception le 2 septembre. Après consultation avec plusieurs personnes présentes tout au long de la mise en place du quai, le représentant de COFEX-Nord a conclu qu'aucun

incident, déversement ou accident, de quelque nature que ce soit, n'a été observé tout au long de l'opération. Les conditions météorologiques ont été exceptionnelles tout au long des travaux (pas de vent, mer calme) et pratiquement aucune circulation sur la baie ou présence de mammifères marins (à l'exception d'un seul phoque observé par les personnes responsables de la surveillance et du suivi environnemental) n'ont été remarquées.

6. Les communautés de Salluit et de Kangirsujuaq ont été informées de l'avancée des travaux de même que des retards associés à la réception de la barge à la Baie Déception. Le 3 septembre 2014 des représentants de ces deux mêmes communautés (Corporations foncières Qaqqalik et Nunaturlik), de même que des représentants de la Société Makivvik, se sont joints aux employés et sous-contracteurs de Canadian Royalties Inc. et à un certain nombre d'invités de marque (une délégation de Chinois en provenance de la Chine, de Montréal et de Toronto) pour inaugurer officiellement le nouveau quai de la Baie Déception.

Il est à noter que lors des travaux sur le quai un groupe de chasseurs inuit ont pu profiter de l'accueil de Canadian Royalties Inc.; cela leur a permis aussi bien de se restaurer que de profiter de l'emprunt d'un véhicule appartenant à la compagnie minière pour atteindre un lac localisé à une dizaine de kilomètres du campement de la Baie Déception.

Un horaire de transport maritime devrait être remis prochainement aux organismes locaux et régionaux de façon à ce que la population nordique soit informée des arrivées et des départs des navires à la Baie Déception.

7. Les travaux d'installation du quai ont débuté dès que la barge a atteint la Baie Déception. Canadian Royalties Inc. n'a pas cru devoir attendre l'arrivée du représentant de COFEX-Nord avant de débiter les travaux étant donné que trois observateurs (un représentant de WSP et deux représentants inuit) étaient déjà sur place.

Le quai ne pouvait être complètement fonctionnel avant encore quelques jours, possiblement le 5 ou le 6 septembre, puisque le convoyeur nécessitait une pièce manquante, équipement qui permet à une section du convoyeur de se déplacer pour prendre la place qui lui est attribuée.

Le bateau MV Nunavik pouvait quand même s'accoster au quai le 5 septembre pour les débuts du chargement du nickel et du cuivre qui est déjà ensaché. Le matériel en vrac suivrait pour combler l'espace restant dans les cales du navire. Une fois le chargement terminé le MV Nunavik entreprendrait son long périple vers la Chine en utilisant le Passage du Nord-Ouest.

8. Au début du mois d'août 2014 trois agents du MPO se sont déplacés en direction de Rotterdam (Europe) afin d'entreprendre la réalisation de leur programme de suivi général. Ces personnes se sont jointes à l'équipage du MV

Nunavik pour la traversée de l'Atlantique en direction de la Baie Déception. Leur arrivée à destination s'est faite le 12 août. Tout le long du voyage ces personnes ont été en mesure d'effectuer leurs tâches respectives, notamment en ce qui a trait aux eaux de ballast et à l'absence d'espèces exotiques sur la coque du navire. Un rapport devrait être acheminé aux autorités régionales, provinciales et fédérales qui en feraient la demande.

9. La biologiste (WSP) a débuté le programme de surveillance visuelle des mammifères marins dès son arrivée à la Baie Déception, soit le 26 août 2014. Comme nous l'avons indiqué précédemment pratiquement aucun mammifère marin n'a été observé sur les lieux des travaux. Au cours de la même période la circulation sur la Baie Déception a été quasi nulle, à l'exception de quelques petites embarcations utilisées par des chasseurs inuit qui se rendaient à leurs camps de chasse et de pêche.

Aucun suivi acoustique n'a été effectué puisque le battage des pieux s'est avéré inutile. Selon les dires des personnes présentes le poids des pieux (50 à 80 pieds de long et pesant plusieurs tonnes) aurait facilité l'accès à la roche en place. Un rapport complet devrait être acheminé aux différentes instances avant la fin de l'automne prochain (2014).

10. Le promoteur, le contracteur Logistec, de même que la compagnie McKeil Marine (propriétaire de la barge et co-responsable de l'installation) ont supervisé l'avancée des travaux depuis l'arrivée de la barge jusqu'à ce qu'elle devienne opérationnelle. La partie environnementale de la surveillance était sous la responsabilité de WSP, assistée d'observateurs inuit. Tous ont convenu que l'avancée des travaux s'est faite correctement et cela dans le respect de l'environnement physique et de sa faune.

11. Tout au long de la mise en place de l'infrastructure portuaire une zone d'exclusion de la navigation de 500 mètres autour du secteur des travaux a été maintenue. Le MV Nunavik s'est même ancré à environ un kilomètre du quai.

12. Tous les matériaux et minéraux extraits sont entreposés à l'intérieur du secteur industriel. L'endroit où l'on retrouve actuellement une partie des sacs de cuivre prêts à être expédiés sur le MV Nunavik deviendra dès l'an prochain le site d'accueil des bâtiments où sont actuellement logés les travailleurs employés à mise en opération du quai. Cette relocalisation du campement permettra aux employés de se rapprocher de leur lieu d'activités. Le nombre d'employés à la baie Déception sera, à ce moment, grandement réduit, passant d'environ 75 personnes, comme c'est actuellement le cas, à environ 7 ou 8 employés lorsque les travaux seront terminés, avec de nouvelles pointes d'environ 35 personnes lors des futurs chargements de concentré.

13. Le promoteur s'est engagé à appliquer les 19 mesures d'atténuation courantes qui sont énumérées à l'Annexe 21 de son "Etude d'impact sur

l'environnement et le milieu social pour l'aménagement d'infrastructures portuaires (Référence : Condition 6, Autorisation de l'AF; EIES Génivar 2012, volume 2).

13,1 Un plan d'intervention en cas de déversement a été mis en place : a) contrôler le déversement après avoir défini la matière à risque; b) avertir un supérieur; c) avertir Environnement Canada pour un déversement de plus de 10 litres.

13,2 Du matériel d'intervention en cas de déversement accidentel de contaminants a été placé à des endroits stratégiques (grillages, bâches, boudins, etc.).

13,3 Toutes manipulations de carburant, d'huile ou d'autres produits pétroliers ou de contaminant se font à plus de 100 mètres des eaux de la Baie Déception.

13,4 En cas de déversements accidentels les employés doivent rapporter les accidents dans les 24 heures à leurs supérieurs et un nettoyage doit se faire le plus rapidement possible. Pour un déversement de moins de 10 litres l'accident ne doit être rapporté qu'au superviseur, alors que pour un déversement de plus de 10 litres Environnement Canada doit obligatoirement être avisé. Tous les déversements dans l'eau nécessitent la rédaction d'un rapport qui doit être envoyé le plus tôt possible à Environnement Canada.

13,5 Aucun déchet, rebut, débris ou matériau n'a été aperçu dans l'eau lors du séjour à la Baie Déception du représentant de COFEX-Nord. Selon les employés de Canadian Royalties Inc. la probabilité qu'un événement majeur se produise (minerai dans l'eau suite à une erreur humaine ou un bri du convoyeur par exemple) reste minime et, advenant le cas qu'un déversement de concentré dans l'eau se produise, l'impossible sera fait pour le récupérer.

13,6 L'utilisation d'une huile biodégradable n'a pas encore été retenue. Selon certains experts ce type d'huile n'est pas fait pour des températures aussi froides que celles que nous avons au Nunavik. Toujours selon eux, l'utilisation de ce type d'huile pourrait même endommager la machinerie. Une demande auprès du département de l'environnement de la compagnie sera faite afin qu'on effectue une recherche dans la littérature scientifique et/ou pour qu'on entreprenne une recherche à l'interne afin de déterminer s'il y aurait des avantages à utiliser une telle huile; ne serait-ce que prévoir utiliser cette huile au cours des saisons les plus chaudes. On ne doit pas oublier que la vidange d'huile de la machinerie ou des gros véhicules ne se fait qu'après quelques années d'utilisation (on change plus souvent les filtres à l'huile).

13,7 Les produits chimiques et les hydrocarbures sont localisés actuellement à plus de 60 mètres de la Baie Déception. Les installations semblent conformes à la réglementation en vigueur.

13,8 L'aire d'entretien de la machinerie, d'entreposage et de manipulation des matières dangereuses est située à plus de 30 mètres de la Baie Déception.

13,9 Canadian Royalties Inc. semble se faire un devoir de maintenir sa machinerie et ses véhicules en parfait état de fonctionnement. La compagnie rappelle à ses employés de rapporter et de contrôler les déversements dès qu'ils surviennent.

13,10 Les déchets sont triés à la Baie Déception (bois, métal, déchets de cuisine). Des bâches sont placées sous les sacs de concentré. Aucune incinération de déchets se fait à la Baie Déception. Toutefois l'enfouissement et l'incinération des déchets se font au dépotoir du site EXPO. Au besoin des camions rapportent les déchets à ce dépotoir localisés à plus de deux heures de route de la Baie Déception. Les huiles usées sont brûlées, fournissant ainsi un apport énergétique non-négligeable.

13,11 Des contacts fréquents sont entretenus avec les communautés inuit les plus proches de la Baie Déception. Elles ont été prévenues par exemple de la nature et de la durée des travaux à la Baie Déception. Prochainement un calendrier de départ et d'arrivée des bateaux à la Baie Déception leur sera acheminé. Pour l'instant Canadian Royalties Inc. croit qu'environ 9-10 bateaux par année devront être nécessaires pour la sortie du concentré (le temps alloué au transport aller/retour entre la Baie Déception et la destination finale du minerai est d'environ 40 jours). L'interdiction de navigation entre le 15 mars et le 15 juin sera respectée.

13,12 Dans la mesure du possible (selon les saisons), Canadian Royalties Inc. demande à ses employés d'éviter de laisser tourner inutilement les moteurs de la machinerie et des véhicules lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés.

13,13 Canadian Royalties Inc. tente de minimiser l'émission de contaminants atmosphériques en gardant la machinerie, ses équipements et ses véhicules en bon état de fonctionnement.

13,14 Au cours du transport terrestre les véhicules et même le convoyeur sont recouverts afin d'éviter que des particules fines se propagent dans l'environnement.

13,15 La compagnie minière Glencore, qui entretient les voies de circulation, utilise sur une base irrégulière un abat-poussière (base de calcium) sur les routes pour prévenir la dispersion de la poussière lors d'épisodes de sécheresse dans la région. Cette pratique est toutefois limitée au minimum

puisqu'elle est coûteuse et qu'elle cause des dommages environnementaux. La population inuit prétend que la poussière nuit au séchage de la viande de caribou, béluga et poisson qui est fait dans la région.

13,16 Des collecteurs de poussières sont dispersés à des endroits stratégiques et les résultats des analyses sont disponibles sur demande (Administration régionale Kativik).

13,17 La limite de vitesse sur le chantier de la Baie Déception est de 10 km/heure et non 15 km/heure. Sur la section provinciale de la route entre la Baie Déception et le site EXPO la limite de vitesse est de 70 km/heure.

13,18 Les déchets ne sont brûlés à ciel ouvert que dans le dépotoir EXPO situé à plus de deux heures de route de la Baie Déception.

13,19 Dans la mesure du possible Canadian Royalties Inc. essaie de limiter au strict nécessaire le décapage, le déblaiement, l'excavation, le remblayage et le nivellement des aires de travail afin de respecter la topographie naturelle et afin de prévenir l'érosion.

Mesures applicables durant la phase d'exploitation

14. La navigation hivernale dans la Baie Déception se fera en respectant les directives suivantes : a) interdiction de navigation du 15 mars au 15 juin (à moins d'entente préalable formelle, lors d'une situation d'urgence, avec les partenaires inuit); b) maximum de trois transports entre le 15 décembre et le 15 mars et une vitesse maximale de 7 noeuds; c) les représentants de Canadian Royalties Inc. rencontrés ont été avisés de communiquer avec la compagnie Glencore afin de synchroniser les arrivées et les sorties des bateaux dans la Baie Déception; d) le calendrier des arrivées et sorties dans la Baie Déception devra être acheminé aux communautés de Salluit et de Kangirsujuaq afin d'assurer la sécurité des Inuit qui pratiquent régulièrement leurs activités traditionnelles dans la région de la Baie Déception.

15. Le département de l'environnement de Canadian Royalties Inc. a été avisé de revoir périodiquement sa stratégie de navigation maritime afin de réduire au minimum les impacts sur la faune et sur l'utilisation de la baie par les Inuit. Après une première année d'opération Canadian Royalties Inc. devrait informer les autorités locales, régionales, provinciales et fédérales du niveau de satisfaction à l'égard du type de quai (barge) choisi pour desservir la Baie Déception. Nous avons été par ailleurs informés que le capitaine du MV Nunavik s'est inquiété de la faible largeur du quai, surtout dû au fait qu'il aura à avancer et reculer lors du chargement du concentré en vrac. Le représentant du COFEX-Nord a exprimé à CRI (surintendant Environnement Stéphane Twigg) l'interrogation suivante: si les glaces brisées lors des déplacements du bateau s'accumulent aléatoirement le

long du quai et endommagent l'infrastructure, est-ce que cela pourrait occasionner par le fait même un bris du convoyeur entraînant une perte de concentré dans l'environnement et dans l'eau.

16. Pour ce qui est de la vidange des eaux de ballast, le promoteur a été avisé de se conformer au Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast et, le cas échéant, aux directives de Transport Canada et de Pêches et Océans Canada. Des analyses sur la qualité des eaux de ballast devront être faites et les résultats de ces analyses devront être transmis au Comité de surveillance et de suivi et aux autorités réglementaires.

17. Selon la condition 13 de l'Autorisation donnée par l'Administrateur Fédéral le promoteur est tenu d'entreprendre le plus tôt possible des pourparlers avec les parties concernées sur le devenir des installations après la fin de la période d'exploitation. Le promoteur devra également assurer la restauration adéquate des lieux ou le transfert des infrastructures aux autorités locales ou régionales.

Rédigé par:

Pierre Philie, membre du COFEX-Nord

Approuvé par:

Claude Langlois, président du COFEX-Nord

Le 12 septembre 2014